

L'Économie Dirigée et le Problème Agricole Français

Thèse pour le Doctorat en Droit

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

présentée et soutenue le jeudi 14 mars 1935

PAR

Michel BERTIN

Licencié ès lettres.

Diplômé des Sciences Politiques.

JURY

Président : M. William OUALID, Professeur.

Suffragants : MM. NOGARO, Professeur.

BAUDIN, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (v°)

—
1935

L'Économie Dirigée
et le Problème Agricole Français

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'Économie Dirigée et le Problème Agricole Français

Thèse pour le Doctorat en Droit

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

présentée et soutenue le jeudi 14 mars 1935

PAR

Michel BERTIN

Licencié ès lettres.

Diplômé des Sciences Politiques.

JURY

Président : M. William OUALID, Professeur.

Suffragants : MM. NOGARO, Professeur.

BAUDIN, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (v°)

1935

AVANT-PROPOS

La nouvelle orientation de l'économie mondiale.

Le monde, depuis Adam Smith, considère volontiers la division internationale du travail comme le stade idéal et définitif de son avenir économique.

Les gouvernements, depuis Frédéric List, considèrent volontiers le protectionnisme comme le stade temporaire mais nécessaire pour aménager la « nation normale ».

Le monde et les gouvernements ont sans doute raison tous les deux. Mais Smith et List ont sans doute tort tous les deux.

C'est à Karl Bücher qu'on doit de l'avoir compris.

Karl Bücher, après de longues études, croit que les stades de l'évolution économique marquent une lente mais constante progression. Selon lui, trois périodes se sont succédées depuis l'origine de l'humanité : l'âge de l'économie domestique le premier de tous, celui où chacun subvient à ses besoins, l'âge de l'économie urbaine qui commence sans doute avec le développement de la vie communale, l'âge de l'économie nationale qui correspond à l'unité des Etats modernes.

« Et, continue Bücher, il nous faut prévoir une

quatrième période qui déjà s'annonce : c'est l'âge de l'économie internationale, où chaque peuple spécialisé dans une branche de la production aura besoin de tous les autres pour vivre, merveilleux phénomène de solidarité.

Cette doctrine célèbre présente un double avantage : elle corrige et complète Smith et List.

Elle complète Smith parce que la division internationale du travail apparaît ainsi comme la résultante de catégories historiques qui rappellent singulièrement le relativisme de Marx. Elle montre la justesse de cette critique fondamentale que List fait à l'Economie Classique « Smith n'a pas vu qu'entre l'homme et l'humanité, l'histoire avait placé les nations ».

Elle explique List dont le mérite est d'avoir étudié l'économie nationale et d'en avoir compris l'importance, mais dont le tort est d'avoir limité volontairement ses conceptions à la catégorie précitée. Encore cette limitation s'explique-t-elle en partie lorsqu'on sait que l'œuvre de List est une œuvre de circonstance. Au lendemain du blocus continental, alors que l'Angleterre, n'ayant presque rien pu vendre pendant 10 ans, commençait à inonder l'Europe de ces produits, il était urgent de fermer l'économie allemande sous peine de ruiner l'industrie et le commerce de ce pays.

Karl Bücher a donc donné en doctrine l'explication la plus scientifique et la plus ingénieuse de l'évolution économique. Il n'est pas a priori libre échangiste comme Adam Smith ou protectionniste comme

Frédéric List. Il n'est pas internationaliste. Mais il ne pense pas plus à prévoir le jour où New-York sera colonie allemande. Il ne bâtit pas un système : il regarde les systèmes de bâtir. Il ne croit pas que les avantages de la division du travail rendent ridicule le concept de la nation normale. Mais il ne croit pas davantage que le concept de la nation normale soit un obstacle irréductible au libre-échange.

L'Ecole sociologique que Durkeim a fondée et qui possède aujourd'hui d'innombrables adeptes ne manque jamais de se prévaloir des théories de Karl Bücher. Elle les enseigne généralement et croit même que cette philosophie économique n'est que l'expression d'une loi fondamentale en sociologie : la loi de l'extension des groupes.

L'homme a d'abord travaillé pour lui seul et pour sa famille, puis pour ses voisins, puis pour sa tribu, puis pour sa ville, puis pour son pays. Le champ de son activité n'a pas cessé un instant de s'agrandir et de se développer.

Cette parenté entre Bücher et la Sociologie, l'importance que prend chaque jour cette science moderne montrent assez comment depuis cinquante ans se conçoit l'orientation de l'économie mondiale.

Or, actuellement, toutes les prévisions sont déjouées. La loi de l'extension des groupes paraît être en défaut. la division internationale du travail s'éloigne de plus en plus, les économistes inquiets n'osent plus rien affirmer. Beaucoup regardent et attendent.

Alors que le développement des traités de com-

mercé depuis la seconde moitié du XIX^e siècle laissait entrevoir l'âge d'or prévu par Adam Smith, brusquement le mouvement s'arrête, les barrières se dressent, les échanges se bloquent.

C'est qu'un phénomène, trop vaste dans ses conséquences pour qu'un cerveau humain le puisse assimiler s'est produit : la guerre. La guerre est le triomphe de List. Des millions de morts sont venus rappeler qu'« entre l'homme et l'humanité l'histoire avait placé les nations ».

Le Traité de Versailles a refait la carte de l'Europe. Mais contrairement à la loi de l'extension des groupes, de nouvelles nations sont apparues.

La reconnaissance des minorités est peut-être en fait rigoureusement juste. Mais elle est en vertu des principes dégagés tout à l'heure strictement illogique. Elle était en tous cas strictement imprévue.

Chose bien plus étrange encore, à l'économie de guerre n'a pas succédé une économie de paix.

L'économie, nécessairement dirigée de 1914 à 1918 est restée dirigée depuis.

C'est avant tout le développement du machinisme qu'il importe de rendre responsable de cet état de choses. Le machinisme est le fait capital de l'histoire économique du siècle dernier. Les résultats de la machine sont tellement stupéfiants que d'aucuns ont été jusqu'à proposer le droit à la paresse. Mais à vrai dire le machinisme ne supprime pas le travail, il le remplace partiellement.

Son importance pendant la guerre est dès lors évidente. Des centaines de milliers d'ouvriers partis au

front ont dû se voir remplacés à l'intérieur du pays. Des contingents exceptionnels ont été naturellement fournis par la main-d'œuvre non spécialisée : femme, enfants, vieillards. Mais surtout la machine a fourni le maximum de ses possibilités.

Ce machinisme intense que la défense nationale ne faisait qu'accroître se maintint après la durée des hostilités.

Le progrès humain est, dit-on, sans limite. Toujours est-il que les améliorations de la technique se sont produites à une cadence trop rapide : Un excès de production qui finit par devenir la crise que nous connaissons a été la redoutable conséquence de cette évolution : la guerre est bien le premier maillon de la chaîne.

Les ouvriers chôment, les marchandises s'accumulent sur le marché. Les gouvernements tenus d'agir essaient fatalement de diriger l'économie bouleversée par tant de phénomènes qui s'enchevêtrent.

La nouvelle orientation de l'économie mondiale est peut-être une erreur en doctrine; mais elle est un fait qu'il n'est pas permis d'ignorer.

Elle se maintient pratiquement pour deux raisons, l'incertitude internationale, la nécessité de protéger la culture des vieux pays à terrains épuisés contre la concurrence désastreuse des pays neufs.

Les diplomates réunis à Versailles ont cru bâtir pour quelques siècles. Quinze ans après leur œuvre, il est déjà terriblement banal de parler d'incertitude internationale. L'Allemagne refusant de participer à une discussion où l'on n'admet pas l'égalité de ses

droits, s'est retirée de la Société des Nations. Elle considère le « diktat » de Versailles comme un esclavage, revendique le couloir polonais, la Sarre et des colonies, refuse de rendre des comptes sur ses armements. L'avènement au pouvoir du chancelier Hitler n'est pas fait pour calmer les inquiétudes que le peuple germanique cause au reste du monde. La Russie, avec son immense armée rouge et le régime terroriste qu'elle paraît avoir installé chez elle, est peut-être le plus grand X de l'avenir politique du globe : le dumping qu'elle pratique aurait vite fait de ruiner les Etats occidentaux sans les contingents et les droits de douane qui les défendent. Le Japon qui paie sa main-d'œuvre quelques poignées de riz cherche à conquérir par ses prix les marchés européens. L'Amérique elle-même est en danger : les Etats-Unis malgré les énergiques mesures du Président Roosevelt courent à leur ruine. L'Angleterre a suspendu l'étalon-or; et la chute de sa monnaie a entraîné la chute des monnaies danoise, suédoise, norvégienne, finlandaise. L'Autriche agonise. L'Italie devenue le pays des chemises noires intrigue en Tunisie et réclame une marine égale à la nôtre.

Au milieu de tous ces dangers, des mouvements nationalistes, des chutes monétaires, des paniques bancaires, la France, pays de la mesure, a peut-être une situation privilégiée. Sa monnaie est saine, elle compte moins de chômeurs que partout ailleurs, son économie possède un juste équilibre.

Mais elle ne peut compter que sur elle-même. Sans droits de douane, elle est perdue. Le libre échange

se présente à l'heure qu'il est comme une impossibilité si nette qu'aucun gouvernement ne songe à abandonner la direction de l'économie.

Cette direction est d'autant plus utile qu'un fait nouveau s'est produit depuis quelques années. On s'est aperçu que la France est un vieux pays. Ainsi pour que son sol fournisse du blé, il lui faut des engrais, il lui faut un labourage profond, alors que dans les terres noires en Russie, dans la plaine argentine, dans le champ canadien, la terre est neuve et se prête à une culture extensive.

Les conditions de production dans le monde ne sont pas les mêmes. Toujours les vieux pays devront se défendre contre les pays neufs. Quelquefois la lutte prend une acuité terrible. Et ceci apparaîtra notamment quand nous poserons les données du problème agricole français.

L'économie dirigée n'est d'ailleurs pas l'économie fermée. Une économie strictement fermée n'existe pas plus qu'une économie strictement ouverte. A vrai dire, l'économie est toujours mixte : ouverte à certains produits, fermée à d'autres, laissant entrer ici, contingentant là...

Mais la direction est vague ou elle est précise. Elle est l'exception ou elle est la règle.

Dans tous les pays, depuis la guerre, elle est la règle.

Les procédés de l'économie dirigée sont, soit des procédés monétaires, soit des procédés économiques.

Les procédés monétaires défendus surtout par

MM. Keynes et Hawtrey sont pronés particulièrement dans les pays anglo-saxons.

Ils partent du principe suivant : la banque d'émission est maîtresse du volume des crédits employés dans un pays. Lorsqu'une banque accorde en effet du crédit à un industriel, elle augmente le montant de ses exigibilités, mais non les ressources de son encaisse : la proportion de l'encaisse aux exigibilités est diminuée par cette opération. Or comme les banques pratiquent une certaine proportion entre ces deux termes, la capacité de crédit ultérieure de l'ensemble du marché est réduite. Mais lorsque la banque d'émission, grâce à un taux d'escompte très bas, augmente la valeur du portefeuille des effets de commerce que les banques de dépôt lui apportent au réescompte, c'est l'encaisse même de ces banques qu'elle modifie. Du crédit est créé.

C'est donc par un habile maniement du taux de l'escompte, affirment Hawtrey et Keynes, que sera fixée la somme globale des crédits dans un pays. Affirmation intéressante, mais fausse, car elle dépasse les prémisses. La banque, par son action sur le taux de l'intérêt, offre en effet plus ou moins de crédits. Mais rien ne peut obliger les intéressés à profiter de ces crédits. C'est le cas à l'heure actuelle où les disponibilités monétaires sont considérables : l'argent abondant est peu cher. Et pourtant la majeure partie de l'épargne n'est pas investie.

Lorsque la faillite du « Kredit Anstalt » de Vienne a déchainé la crise bancaire et le gigantesque mouvement de retrait des fonds, l'Angleterre qui voyait son

or partir n'a pas eu le courage d'élever assez vite le taux de son escompte malgré les avertissements qui lui furent prodigués : il est permis de croire qu'elle n'eut pas été obligée de suspendre l'étalon-or en septembre 1931, si les conseils de Keynes avaient été suivis.

La politique du taux de l'escompte n'a pas des effets aussi absolus que ses défenseurs le prétendent. Mais elle est et restera l'une des bases de l'économie dirigée.

Elle n'est d'ailleurs pas le moyen d'action unique proposé par les économistes décidés à rester sur un plan strictement monétaire.

Il existe en effet une autre façon d'influer sur les disponibilités financières d'un pays. C'est l'« open market policy ». L'open market policy est une arme double. Existe-t-il trop d'argent sur le marché... une vente de titres adroitement calculée vient restreindre le montant de la circulation. En manquant-on... cette fois-ci, c'est à un achat de titres que va procéder la banque pour accroître cette circulation qu'elle désire régler.

Les Banques Fédérales de Réserve se sont beaucoup servies durant ces dernières années de la politique du marché ouvert. Il ne semble pas que les résultats aient été satisfaisants. Tous les dollars sortis de ces banques pour payer les titres achetés sont revenus immédiatement sous forme de dépôts : ils n'ont pas accru le volume des échanges.

A vrai dire, c'est toujours la même erreur qui est commise. Les procédés monétaires d'économie diri-

gée offrent des possibilités; ils n'entraînent pas de certitudes.

Les procédés économiques ont sur eux l'avantage d'être beaucoup plus facilement employés, parce que plus simples. Il est très ardu de suivre les conséquences d'un phénomène monétaire. Il est relativement aisé de comprendre une mesure douanière.

C'est en effet dans la politique douanière que consistent essentiellement les procédés économiques en question. Mais dans une politique douanière dont tout but fiscal est strictement banni, et qui n'est orientée que dans une direction unique : la protection du commerce, de l'industrie, de l'agriculture nationale.

Dans notre régime démocratique et parlementaire, le protectionnisme, indispensable, se heurte à de grands dangers. « La politique douanière », écrit M. Truchy, « est une occasion de marchandages, de « luttes d'influence, de compromissions, où l'intérêt « général n'a rien à faire et où le public consommateur ne figure que comme une bonne matière à « exploiter. Il y a là un protectionnisme électoral, « un protectionnisme sans doctrine, qui est nuisible au développement économique du pays. »

Une doctrine, voilà ce que l'économie dirigée réclame, qu'il s'agisse de questions monétaires ou de questions économiques...

une doctrine qui choisit et qui décide, qui connaisse les difficultés présentes et qui en tienne compte.

une doctrine qui soit sans haine et sans passion. qui permette au paysan français de vendre son blé,

parce qu'un pays ne doit pas importer son pain, mais qui se refuse à pratiquer une politique de vie chère, qui soutienne une industrie parce qu'elle est nécessaire à la vie du pays et qu'elle correspond à l'idée allemande de la nation normale, mais qui refuse d'étrangler sans raison une industrie étrangère.

une doctrine qui n'oublie jamais l'antinomie de la production et de la consommation. C'est le consommateur qui paie quand le producteur est protégé; et cette vérité première est généralement méconnue.

une doctrine qui méprise la démagogie, qui soit pacifique, mais non pas pacifiste, qui espère l'amélioration des hommes, mais qui connaisse leurs défauts.

A cette condition, oui, l'économie peut être dirigée. Il est utile qu'elle le soit.

...du moins, en ce moment.

Car nul ne peut prévoir si la nouvelle orientation de l'économie est temporaire ou définitive. Dans cent ans, les historiens s'apercevront peut-être que Karl Bücher avait eu raison. Et notre période n'apparaîtra plus dès lors que comme une révolte ultime du groupe nation contre le groupe plus vaste : Société des Nations nouvelle, Etats-Unis de l'Europe, Etats-Unis du monde.

Nul n'est prophète en économie politique. L'erreur de tant d'hommes a été de bâtir des raisonnements abstraits, alors que la vie économique, comme la vie physique, se développe, se resserre, se con-

tracte, sans que les spectateurs puissent faire autre chose que constater et s'adapter.

Or, nous constatons que l'économie est dirigée. Il importe dès lors de s'adapter à ce nouvel état de choses.

Les données nous sont imposées, mais c'est nous qui résolvons le problème.

LE PROBLÈME DU BLÉ EN FRANCE

L'Economie de la France repose sur son agriculture : l'agriculture occupe 20.000.000 de Français et produit annuellement 100 milliards : l'âme paysanne est l'âme même de notre pays.

Froment de Beauce, fruits de Normandie, vins de Bordeaux, de Bourgogne ou de Champagne, cidre de Bretagne, seigle, orge et avoine, prunes d'Agen et miel du gâtinais, bois des forêts et résine des pins, tout nous a été largement dispensé par une nature qui pour d'autres s'est montrée si souvent avare.

Or, la crise de surproduction qui, depuis 1929, pèse lourdement sur les prix, n'a pas épargné l'agriculture française. Et c'est d'autant plus grave que la bonne marche de cette agriculture conditionne la bonne marche de l'industrie : les éléments agricoles de la population fournissent en effet le plus grand nombre de leurs clients aux magasins de détail, et, partant, aux usines.

Les cours du bois dont le marché est faussé par le dumping russe et la concurrence allemande se sont effondrés malgré les efforts des groupes forestiers de la Chambre et du Sénat. La mévente des vins subsiste malgré la suppression de la « prohibition law » : l'importante production californienne et d'énergiques contingentement empêchent en effet l'élargissement du débouché nouveau. Les cours du

bétail présentent une baisse impressionnante (40 % pour les bœufs à la Villette de juin 31 à juin 33). L'avoine malgré le droit de douane de 40 fr. qui le protège (1^{er} juillet 33 : 40 fr. par quintal) n'a pas une tenue plus brillante. Les céréales secondaires se vendent mal. L'Angleterre a taxé les légumes que lui envoyait régulièrement la région de Roscoff. L'exportation des fruits de table (cerises de Noyon, cassis du Blésois, pommes de Normandie, raisin) marque une diminution des 2/3 sur les chiffres d'avant guerre.

Mais tout ceci est peu de choses en comparaison de la situation du *blé*.

Le blé est la production essentielle du paysan français. Il n'existe peut-être pas un fermier qui n'en cultive. Plus de 5 millions d'hectares en donnent annuellement pour 10 à 12 milliards de francs, soit quelque 80 millions de quintaux.

C'est la production qu'il importe avant tout d'organiser pour résoudre le problème de l'agriculture nationale que nous savons tenir la première place dans l'économie du pays.

Pour étudier loyalement la question, il est nécessaire de faire tout d'abord abstraction de la situation française et de considérer l'état du marché mondial du froment.

Cet état lui-même est angoissant, malgré les nivellements que la loi des grands nombres ne manque pas de provoquer. Au 1^{er} août 1933, les stocks atteignaient 188 millions de quintaux. D'après les chiffres officiels dont on dispose actuellement, ceci représente une augmentation de 28 millions de quintaux sur le

chiffre révisé du 1^{er} août 1932. Il est dès lors possible d'affirmer que la production mondiale du froment pour 1932 (1.010 millions de quintaux, U. R. S. S., Chine, Turquie et autres petits pays exclus) a été surabondante par rapport aux besoins de la consommation mondiale dans les circonstances économiques actuelles. Pourtant l'effort fourni par les exportations de l'U. R. S. S. s'est limité au chiffre bien modeste de 4 millions de quintaux.

Il importe maintenant de préciser les résultats de la campagne 33 dans le monde.

D'un mot l'on peut dire que la récolte très abondante en Europe, assez abondante en Asie est déficitaire en Afrique et très pauvre en Amérique du Nord.

L'Europe bat tous les records. Elle dépasse le maximum atteint l'an passé et l'on a cherché bien des causes à ce résultat. Il semble que deux facteurs en doivent être rendus principalement responsables : l'accroissement des superficies cultivées (environ 800.000 hectares entre 32 et 33) et les progrès de la technique culturale.

Quelles sont les disponibilités exportables qui s'offrent sur le marché international ? Quels sont les besoins des pays importateurs ? Dans quelle mesure les demandes absorbent-elles les offres ?

La récolte de l'Amérique du Nord est pauvre dans son ensemble. Une réduction des ensemencements qui avaient été prévus vient encore diminuer des chiffres déjà singulièrement bas.

Aux Etats-Unis, la situation est la suivante : une

récolte de 140 millions de quintaux, une consommation probable de 163 millions pour 1933-34 d'après les évaluations du ministère de l'agriculture. 30 millions seront donc prélevés sur les stocks des vieilles récoltes, 15 millions comme report de fin de campagne. Sur les 110 millions que comprenaient ces vieux stocks, restera 65 millions.

Au Canada, les chiffres se passent de commentaires : 136 millions de quintaux à la récolte, 34 environ à la consommation intérieure. Restent 100 millions de disponible, pour l'exportation.

En Argentine, la superficie emblavée est légèrement inférieure à celle de 1932 : 7.650.000 hectares contre 8.010.000. Compte tenu des pertes — que causent principalement les sauterelles — 7.200.000 hectares seront à récolter. Le rendement moyen de 8,8 quintaux par hectares étant choisi, la récolte apparaît de 61 millions de quintaux. Consommation intérieure : 25 millions. Reste 36 millions, auxquels il faut en ajouter 13 de vieilles récoltes, ce qui donne le chiffre final de 49.

En Australie, 5.870.000 hectares produisent 50 millions de quintaux. Consommation intérieure 14 millions. Reste 36, plus 14 de vieilles récoltes. Soit 50.

La récolte Européenne est d'une dramatique abondance. Nous commencerons la revue des pays européens exportateurs de blé par la Russie, tant accusée par des ignorants d'engorger le marché international du froment. Le gouvernement soviétique, depuis 1930, a cessé toute publication concernant l'importance de ses récoltes. Les informations de source privée qui

ne manquent pas sont unanimes à déclarer que la campagne 1933 a donné une récolte quantitativement bonne, mais qualitativement mauvaise. Les manques de soins cultureux, le peu d'intérêt que le paysan porte à une terre dont il n'est pas propriétaire ont abouti à de désastreux résultats.

Contrairement au préjugé couramment répandu, la Russie n'est pas la cause de la surproduction mondiale du blé. Ainsi pour la campagne de 1933 dont nous dressons le bilan, elle n'en saurait beaucoup exporter. Les difficultés alimentaires du pays durant ces dernières années ont réduit au minimum le stock des vieux blés à l'intérieur du pays. Pour ne pas retomber dans les erreurs de 1932, le gouvernement soviétique a d'ailleurs décidé de pratiquer une politique prudente d'exportation. C'est ainsi que, parmi les expéditions opérées, certaines n'ont même pas été destinées à l'étranger, mais ont servi à constituer des réserves à Vladivostock. Enfin le défaut de qualité constitue une entrave à de gros placements de blés russes sur un marché saturé de blés de qualité supérieure.

Il est probable que les quantités exportées à la suite de la campagne ne dépasseront pas 8 millions de quintaux.

Les pays Danubiens, la Pologne et la Lithuanie offrent des possibilités beaucoup plus considérables. La récolte du froment a débordé les estimations les moins timides. D'autre part, la production énorme de maïs et de seigle, bases de l'alimentation lithuanienne, polonaise et hongroise ne peut que restreindre

dre la consommation intérieure du blé. Il faut cependant tenir compte de la nécessité pour ces pays de reconstituer un stock de réserve nul en raison de la mauvaise récolte de 1932. Mais malgré cette restriction, les quantités disponibles à l'exportation atteignent au moins 15 millions de quintaux.

En Afrique du Nord, la récolte a été mauvaise : 4 millions seulement de quintaux à l'exportation.

L'addition de ces chiffres donne l'imposant total de 301 millions de quintaux.

Chiffre très inférieur à celui de 1932, par suite de la forte diminution relevée au Canada et aux Etats-Unis. Chiffre cependant considérable qui impose une longue liste d'acheteurs.

En présence de cette grosse production, la question est en effet de savoir quelle quantité de froment pourra être absorbée par la consommation du vieux continent et quelle quantité devra être importée des marchés extérieurs pendant le cours de la campagne.

Un premier groupe de pays dispose de ressources presque suffisantes. Ce sont la Grèce, l'Italie, le Portugal, l'Autriche et la Tchécoslovaquie : une importation de 9 millions de quintaux leur suffira.

Un second groupe doit procéder à des achats plus importants. Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Irlande, Suisse, Danemark, Norvège, Finlande ne récoltent que des quantités infimes relativement à leur consommation : 89 millions de quintaux leur sont indispensables.

A l'importation européenne — 102 millions de quintaux environ — s'ajoute l'importation des pays et

des colonies de la zone tropicale et subtropicale, de la Chine, du Japon, de l'Égypte, de l'Afrique du Sud. Et ceci donne le chiffre final de 142 millions de quintaux.

Il est infiniment délicat de tirer une conclusion de ces données arithmétiques. La sagesse est d'en tirer plutôt des conclusions. La récolte de la campagne 1933 a été plus faible que celle de 1932, à cause de la déficience américaine; mais les importations plus faibles aussi à cause de l'accroissement de la production européenne, des stocks élevés existants partout, du blocage du commerce international.

301 millions de quintaux disponibles à l'exportation.

142 absorbés par les importations à prévoir.

Reste 159 millions, chiffre approximatif des réserves au 1^{er} août 1934. Les stocks auront donc passé en 1 an (août 1933-août 1934) de 188 à 159 millions de quintaux : résultat favorable que n'ont pas manqué de signaler les experts agricoles et qui s'impose en effet à première vue. 1934 marque une amélioration de la situation mondiale du blé.

Mais la situation française ?

La situation française est désastreuse. Cinq millions d'hectares ensemencés nous valent une récolte annuelle qu'on peut estimer à plus de 10 milliards de francs.

Cette récolte doit se vendre au taux de 115 fr. pour rémunérer théoriquement l'agriculteur. Or, sur le marché international, le blé s'est vendu jusqu'à 25 fr. (Londres nov. 1933), son prix moyen étant de 35 fr. Il faut que l'importance de l'agriculture — ou du

moins la puissance électorale de l'agriculteur — soit bien forte, pour que les pouvoirs publics aient permis en France où toute politique de vie chère est si mal accueillie, le maintien de cet état de choses paradoxal.

Un simple examen des mesures prises montre en effet que le Parlement n'a pas chômé en la matière. Le quintal de blé étranger pénétrant en France payait en 1913 un droit de douane de 7 fr. Depuis la guerre, ce droit n'a pas cessé d'augmenter, il est actuellement de 80 fr.

Mais c'est surtout depuis 1929, début de la crise, que les efforts du législateur se sont exercés. 1929, année d'excédents budgétaires, est aussi une année de surproduction de froment. Le 1^{er} décembre fut promulguée la loi qui constitue l'une des étapes les plus intéressantes de l'évolution retracée. Il est décidé que le pourcentage des blés étrangers employés dans la fabrication des farines sera fixé par décret. Un simple examen des pourcentages qui se sont succédés à ce sujet montre assez la gravité de la crise : le 2 avril 1932, 45 % ; le 6 mai, pour tenir compte de la baisse des cours, 40 % ; le 24, 45 % ; le 27, 50 %. A partir de juin, les chiffres se passent de commentaires : le 16 juin, 45 % ; le 30, 35 % ; le 3 juillet, 25 % ; le 1^{er} août, 5 % ; le 5 août, 3 %. Enfin suppression complète des importations étrangères par le décret du 25 mars 1933, qui fixe à 100 pour 100 le pourcentage minimum de blé indigène que les meuniers doivent obligatoirement mettre en œuvre pour la fa-

brication des farines destinées à la panification et autres usages industriels.

Le ministre de l'Agriculture, grâce à la loi du pourcentage peut donc agir de façon permanente sur les cours.

Depuis 1930, doivent être également signalés des efforts dans l'organisation intérieure du marché : aménagement des stocks, échelonnement des ventes, meilleure répartition des offres sur toute une campagne et dans toute l'étendue du territoire.

Un fonds de 30 millions a été consacré à l'entretien d'un stock de sûreté de blés et de farines. Grâce au concours gratuit du service du génie rural et à des subventions d'Etat, des silos à blé ont pu s'élever. Mais le stockage est impossible sans le crédit. Et le législateur s'est tourné vers le crédit agricole pour donner au paysan cette capacité d'attente dont l'absence rend si grave pour lui la mévente de ses produits. C'est en vue de ce résultat qu'en juillet 1931 a été conclu un accord entre la Banque de France, les établissements de crédit et les groupements agricoles.

En octobre 1932, le ministre a tenté une fois de plus d'organiser scientifiquement le stockage. Il a pris en effet un décret relatif « à la constitution d'un stock permanent de blé chez les producteurs sous le contrôle des associations agricoles ». Une question de principe est d'abord tranchée : le stockage doit être individuel ou collectif. Collectif, il a l'avantage d'être plus rationnel et surtout plus puissant. Mais il aboutit alors, par une pente presque fatale, à l'office du blé et à la socialisation du marché. Individuel il est

moins efficace, mais moins dangereux. Il coûte moins cher puisqu'il ne nécessite pas la construction de bâtiments spéciaux. Et c'est probablement cette raison financière qui a décidé le décret de 1932 en faveur du dernier. Le producteur qui conserve son blé au lieu de le vendre, reçoit une prime de report de 10 fr. par quintal pour couvrir les frais de l'opération et l'intérêt du capital immobilisé. Les crédits ouverts sont susceptibles de permettre le report de 6 millions de quintaux.

Le danger de la mesure ne peut manquer d'apparaître à tout observateur attentif. Dès décembre 1932, Hitier le soulignait dans le journal d'agriculture pratique. Que deviendront les réserves ainsi constituées si la récolte à venir est encore plus abondante que la récolte présente ?

Le pain a été l'unique bénéficiaire d'une situation si angoissante. Un décret de septembre 1932 modifiant celui du 2 décembre 29 abaisse de 70 à 66 % le taux d'extraction des farines panifiables destinées à la consommation indigène.

La diversité même de l'action législative montre les difficultés innombrables que soulève le problème... Cependant les choses vont de plus en plus mal. Les circonscriptions agricoles accablent leurs députés de reproches et les exhortent aux actes.

Le Parlement doit en finir : le 13 avril 1933, est déposé un projet reprenant les dispositions précitées et facilitant notamment l'exportation hors de France de l'excédent de récolte. La discussion s'ouvre le 22 juin : les socialistes demandent avec une énergie

qui depuis ne s'est pas démentie la création d'un office national du blé. La proposition est repoussée; mais on adopte l'amendement Triballet, portant taxation du prix du froment. Saisi le 24 juin, le Sénat après quelques hésitations vote également l'amendement.

Ici le texte vaut d'être cité :

Art. 1^{er}. « Pour la période qui s'étend du 15 juillet
« 1933 au 15 juillet 1934, le prix minimum au-dessous
« duquel le quintal du blé destiné à la consommation
« humaine ne pourra être vendu est de 115 fr. » ¹

Ces quelques lignes méritent un long commentaire : elles ont en effet une résonnance qu'il n'est pas inutile de souligner.

Supprimer délibérément la loi de l'offre et de la demande, fixer unilatéralement le prix le plus important peut-être de notre économie constitue sans nul doute un événement très grave. Toute la philosophie juridique de notre pays repose sur la Déclaration des Droits de 1789. Et cette Déclaration proclame « liberté ». Liberté politique sans doute, mais aussi liberté économique. Les lois révolutionnaires du maximum n'ont existé que pour parer à un état de choses exceptionnel. Or, la situation actuelle n'est pas exceptionnelle : pourquoi donc une telle mesure.

Les socialistes connaissent la réponse. Ils travaillent depuis toujours à la suppression de l'individualisme et à l'accroissement du rôle de l'Etat. Et par la force des choses, une évolution s'est créée qui réalise petit à petit leurs désirs : la taxation du blé est l'une des étapes de cette évolution.

(1) Depuis juillet 34, le cours taxé est de 108 fr.

Certains esprits qui se sont contentés d'un examen superficiel croient que les socialistes, parce qu'ils veulent façonner à leur guise l'économie, sont eux-mêmes les champions du courant moderne d'économie dirigée, dont nous avons exposé la force au début de cette thèse. L'erreur est grossière. Il suffirait pour s'en apercevoir de constater que les Etats-Unis où règnent les doctrines précitées sont le pays le plus capitaliste du globe. Mais point n'est besoin d'aller si loin : à propos de cette question du blé, les distinctions peuvent facilement apparaître.

Ramener le prix des blés étrangers au niveau des prix intérieurs français grâce à un droit de 80 fr. par quintal, telle est la mesure qui s'imposait pour l'économie dirigée. Mesure sans doute critiquable en théorie si l'on part du concept de la division internationale du travail, mais nécessaire en pratique si l'on tient compte du nombre des producteurs.

Taxer d'autorité le prix, voilà le principe socialiste, inutile dans le présent, dangereux dans l'avenir.

...Inutile, car ou bien le ministre a les moyens de maintenir le cours de 115 fr., alors pourquoi une fixation à priori; ou bien il n'a pas ces moyens, alors comment les transactions auraient-elles lieu sur une base aussi arbitraire ? Un peu partout déjà des gouvernements ont essayé pour sauver l'agriculture de se livrer à une « politique de marché ouvert » d'un genre nouveau : achats massifs, ventes savamment calculées et proportionnées aux besoins. En France malheureusement le temps des excédents budgétaires est passé : étant donné qu'il s'agit de milliards,

il est impossible d'aboutir à la maîtrise du marché avec cette méthode.

La taxation d'office est donc en fait impuissante; elle n'a obtenu qu'un résultat : la création d'un marché clandestin. Ce marché clandestin est un désastre pour l'agriculteur qui ne sait plus à quel prix il doit réellement lâcher son blé. Elle est une injustice pour qui ne fraude pas, parce que celui-là n'a plus d'acheteurs. Les minotiers sont les grands profiteurs d'une situation qu'ils exploitent habilement. Ils ne s'approvisionnent plus que par petites quantités; et réalisent un bénéfice d'autant plus grand que le prix de la farine est calculé sur la base du blé à 115 fr. La quantité enfin prime la qualité, bien que la loi aie pris soin de définir à quel blé s'applique le cours officiel.

Inutile, la taxation est aussi dangereuse. Où s'arrêter et pourquoi s'arrêter ? Les producteurs de pommes de terre, de seigle ou de maïs, les vigneron, les marchands de bois, vont réclamer à leur tour cette taxation. Et que pourra-t-on leur répondre ?

Aucun doute n'est possible : le Parlement n'a pas pu résoudre le problème des débouchés du blé, la complexité croissante de son action est le signe de son impuissance.

C'est qu'à vrai dire, toute l'économie du marché du blé se trouve actuellement modifiée. La France est logiquement un pays importateur de froment. Pendant la décade 1909-12, l'excédent annuel moyen des importations sur les exportations oscillait entre 4 et 5 millions de quintaux. Même l'année record 1907 où la récolte a dépassé 100 millions de quin-

taux, il y a eu un excédent à importer. Or, la France devient incapable d'absorber sa propre production. Les chiffres n'en sont pourtant pas exceptionnels : en 1932 par exemple la récolte a été de 90 millions; si l'on soustrait les quantités fournies par les départements recouvrés du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle (1932 : 1.889.000 qx) on arrive à une récolte inférieure à la moyenne annuelle de la décade 1902-12.

Nombre de techniciens agricoles s'obstinent pourtant à croire que l'état actuel du marché ne saurait être que transitoire. C'est notamment la doctrine qui inspire les partisans de la prime à l'exportation (nécessairement égal au droit de douane perçu à l'importation). Cette prime qui se présente sous la forme du remboursement du droit de douane existe légalement dans la limite de certains crédits depuis le 1^{er} décembre 1929 (art. 4 de la loi). Son mécanisme rend tangible l'invraisemblance de notre nouvelle situation de pays exportateur de froment.

Or, il ne semble pas que les choses doivent s'améliorer. La possibilité de mettre en culture plus de 20 millions d'hectares de terres nouvelles au Canada, en Argentine, en Australie, en U. R. S. S. le développement probable de la culture intensive qui produit 1/5 seulement de la récolte mondiale, tout laisse prévoir les chiffres énormes que la production risque d'atteindre. Encore faut-il remarquer que si les stocks mondiaux au 1^{er} août 1934 marquent une diminution sur ceux du 1^{er} août 1933, c'est à la suite d'un

phénomène accidentel : la déficience de la campagne américaine.

Plus la production s'accroîtra, plus les prix baisseront, puisqu'ici la demande est à peu près constante. Et plus sera grand l'écart entre le cours national et le cours international.

Ainsi posé, le problème ne paraît pas comporter de très nombreuses solutions. Les libres échangistes, amis de la théorie, décrètent que la France incapable de fournir du blé à un prix normal, doit renoncer à cette culture. Les obstacles que rencontre une telle solution sont si classiques qu'il est inutile d'en faire un long commentaire. Les difficultés de l'adaptation et le risque de guerre suffisent d'ailleurs à démolir une opinion que bien peu soutiennent aujourd'hui.

Plus nombreux sont au contraire les partisans d'une économie strictement fermée. Puisqu'il est traditionnel de considérer que la production de blé de l'Empire Français (Métropole et Afrique du Nord) est sensiblement égale à sa consommation, pourquoi ne pas interdire tout simplement l'entrée du moindre quintal de froment étranger à l'intérieur des frontières. Les pouvoirs publics auront dans l'hypothèse un rôle inverse du rôle actuel : ils devront taxer les cours non pas pour empêcher leur effondrement, mais pour éviter que les agriculteurs n'emploient leur monopole à provoquer une hausse des prix néfaste pour le consommateur. A première vue séduisante, la thèse de l'économie fermée ne résiste pas à une étude approfondie. L'enchevêtrement des relations commerciales qui se nouent entre les na-

tions, rend impossible le refus systématique d'un produit de l'importance du blé. Pour l'Australie, le Canada, l'Argentine, le blé constitue en effet, un moyen de paiement normal dont la suppression ruinerait une partie de notre commerce international. L'Argentine par exemple paie les énormes quantités de parfums qu'elle importe en traites sur du blé. D'ailleurs si la taxation destinée à enrayer la baisse marque à l'heure actuelle l'impuissance des pouvoirs publics, la taxation destinée à enrayer la hausse marquerait la même impuissance. Les agriculteurs en France ne voudraient plus faire autre chose que du blé, l'Afrique du Nord réclamerait la suppression des contingents qui lui sont imposés et viendrait rapidement déborder le marché de la métropole.

Il faut trouver autre chose. Suivant la formule même que nous avons précisé dans notre avant-propos ne pas ouvrir « librement », ne pas fermer strictement mais diriger l'économie entre ces deux extrêmes : réduire les superficies emblavées.

Cette réduction est particulièrement simple du fait des très grosses différences de rendement à l'hectare qui se constatent d'une région à l'autre. Si l'on considère les rendements moyens par région de 1920 à 1928, l'on obtient en effet le tableau suivant :

	qx. à l'hectare
Nord	19,16
Est	14,47
Centre	14,19
Ouest	13,90
Est central	12,85

Midi	11,94
Massif central	11,05
Sud Ouest	10,62

Dans quelques départements, le rendement est même inférieur à 10 quintaux : Alpes-Maritimes, Ariège, Tarn-et-Garonne, Lot, Gers, Landes. Or les frais de culture varient en France de 2.000 à 3.800 fr. l'hectare. Les rendements oscillants de 8 à 30 quintaux, les chiffres ne sont pas proportionnels; et l'identité du cours devient injuste. Le même prix rémunère largement le paysan de Beauce (s'il vend); il permet au paysan de Touraine de faire face à ses charges; il ruine le paysan de l'Ariège ou du Lot.

Cette observation très simple montre la nécessité de la réduction que nous prônons. Alors que par la force des choses, le marché français du blé se trouve relativement au marché mondial dans une situation singulièrement exceptionnelle, il importe de ne pas aggraver cet état de choses en ne produisant que du blé. Le gouvernement pour être logique devrait vite en effet le taxer 30 ou 40 points au dessus de son cours actuel.

Donc réduire, mais pour remplacer par quoi ? La difficulté de répondre à cette question a jusqu'ici rendues banales les récriminations des gens qui, par un raisonnement analogue au nôtre ont abouti à proclamer la nécessité de la réduction : aucun ne donnait une solution.

C'est cette solution que nous croyons apporter. La phase critique que traverse l'agriculture nationale rend désirable son efficacité.

LE PROBLÈME AGRICOLE AUX COLONIES

L'empire colonial français prolonge singulièrement la métropole. Maroc, Algérie, Tunisie, Afrique occidentale et équatoriale, Madagascar, Indo-chine et Nouvelle-Calédonie nous constituent en effet d'immenses richesses présentes et futures. Or ces richesses proviennent également de l'agriculture, sauf quelques rares exceptions comme les mines marocaines. Blé, avoine, orge, riz, vin, huile, café, coton, laine, toutes ces denrées nous sont largement dispensées : la guerre qui est une période de sur-consommation en matériel aussi bien qu'en hommes, et en matériel alimentaire particulièrement, a montré l'importance des richesses coloniales.

Or, une activité politique intense s'exerce depuis quinze ans sur le monde. Les doctrines les plus extrêmes, fascisme ou bolchevisme, s'efforcent de conquérir le globe. Et les colonies, nos colonies, ne sont pas épargnées. L'Italie intrigue en Tunisie où elle possède la « majorité en population ». Le gouvernement fasciste de l'Allemagne entretient en A. O. F. et en A. E. F. des agents secrets. Les « rouges » qui travaillent en Extrême-Orient plus que partout ailleurs, sont les instigateurs des troubles indo-chinois. Ces mouvements, quelle que soit d'ailleurs la nuance de ceux qui les inspirent, exploitent les difficultés

économiques que la crise n'a pas manqué de faire naître en ces pays.

L'économique domine le politique. Qui veut assurer la conservation de son domaine colonial doit assurer sa prospérité matérielle.

Cette idée très simple s'est imposée aux gouvernements modernes qui ont senti le danger. Mais si la proclamation du principe est une vérité première, l'appliquer n'est pas une mince entreprise. Organiser une économie d'Empire demande en effet une science rare, où la pratique et la théorie — j'ai posé d'abord la pratique — ont l'une et l'autre leur place.

Pour arriver à concevoir le problème agricole aux colonies, le bon sens impose de passer une revue rapide des différents pays qui constituent notre empire et d'étudier quels débouchés s'offrent aux principaux produits du sol.

Nous commencerons par le « bloc africain » qui constitue la masse principale de nos colonies. Aussi bien par sa situation, ce bloc est-il la suite même de la France.

L'Algérie couvre 2.343.000 kilomètres carrés, soit plus de 4 fois la France. Sa vie économique est concentrée autour de son agriculture, et son agriculture, c'est le vin et c'est le blé.

La production viticole de l'Algérie a dépassé 18 millions d'hectolitres en 1932. Or la production métropolitaine atteignait la même année 47 millions d'hectolitres. Et le chiffre de nos exportations ne

cesse de baisser. La rancune d'innombrables viticulteurs français contre l'envahissement des vins algériens apparaît dès lors comme très normale : partout, du Bordelais comme du Languedoc, de Bourgogne, de Touraine ou de Champagne, on réclame le contingentement. En juin 1933, la commission parlementaire, saisie de la question, élaborait une réglementation étroite de l'exportation algérienne en France. Le débat qui se déroula au Palais-Bourbon à cette occasion, montre mieux que les plus longues dissertations la gravité de la situation. L'énergique discours de M. Roux-Freissineng, plaidant contre le contingentement pour l'Algérie « province française », eut raison du projet de loi qui fut repoussé à une énorme majorité. Mais s'il faut se féliciter de l'attitude du Parlement qui comprend la nécessité d'une liaison économique entre la Métropole et ses colonies, il importe cependant de comprendre que le problème n'est pas résolu.

La même conclusion s'impose à propos de la seconde production algérienne : le blé. La loi du 10 juillet 1933 qui a dressé un programme d'ensemble d'organisation et de défense du marché du blé et que l'article 31 déclare applicable à la Colonie, était anxieusement attendu par les populations rurales. La taxation d'office fut établie après avis des Chambres d'Agriculture des trois départements : elle est comme pour la France le signe même de l'impuissance des pouvoirs publics.

Les producteurs algériens ne peuvent-ils donc faire autre chose que du blé et du vin ? Dans les circons-

tances présentes, il semble que cela soit difficile. Des traités de commerce signés avec l'Italie ou l'Espagne donnent à ces pays un monopole pour la fourniture en France des oranges, des citrons, des mandarines. Plusieurs milliers d'hectares ont été plantés en tabac. Le gouvernement a réduit les commandes : il a fallu diminuer de moitié les superficies cultivées. Il y a quelques années, une campagne officielle intense avait encouragé la culture du coton. On en a planté plus de 9000 hectares dans le seul département d'Oran. L'effondrement des cours est venu ruiner cet effort.

Or, l'Algérie est le premier pays du monde parmi les acheteurs de produit français. En 1932, le total des achats qu'elle a opérés chez nous dépasse 3 milliards de francs, soit 17 % des exportations françaises. Puisqu'il est indiscutable que la prospérité de ce pays dépend de son agriculture, il faut sauver cette agriculture, si nous ne voulons pas assister d'une part à la ruine de notre plus belle colonie, et d'autre part à la disparition d'un pouvoir d'achat infiniment profitable à notre commerce national.

L'avenir de la *Tunisie* n'est pas plus brillant que celui de l'Agérie au point de vue économique. La même crise du blé et du vin s'y fait durement sentir. Les mêmes demi-mesures ont été prises. Ainsi, pour le blé, se sont créés un certain nombre de silos relevant de deux sociétés, la Société des silos de ports qui est à Bizerte et la Société coopérative des docks-silos, installés dans cinq endroits considérés comme les centres de production céréalière les plus

importants. La chute de l'huile que produisent les 17 millions d'oliviers tunisiens a de plus ruiné des centaines d'agriculteurs.

Le *Maroc*, malgré son essor prodigieux depuis 1912 (signature du Traité de Protectorat), n'a pas évité les difficultés contre lesquelles se débattent ses voisins. Peut-être d'ailleurs la rapidité de cet essor doit-elle être incriminée, puisque le Maroc s'est lancé à corps perdu dans la culture des céréales, alors qu'il n'est pas apte à produire au prix mondial et ne possède, par suite, d'autres débouchés que la Métropole. Le gouvernement du protectorat a d'ailleurs fini par s'apercevoir du paradoxe de la situation. Il a prôné l'élevage et la culture maraîchère. Il a surtout commencé l'exploitation des richesses minières du pays : phosphates, manganèse. Mais le pli désastreux de la production agricole était pris. Sans danger pour le vin — le Maroc sait qu'il ne peut compter sur les débouchés de la France et de l'Algérie — cet état de choses est grave pour le froment. La loi de 1923 avait posé le principe de son introduction chez nous en franchise. Dès 1928, le contingent fixé et qui n'avait jamais été atteint jusqu'alors, est brusquement dépassé. Les pouvoirs publics s'inquiètent : faut-il augmenter ce contingent. Le marché français est déjà pléthorique et les arrivées nouvelles de blé marocain vont peser sur les cours. D'autre part, l'agriculteur algérien qui désire conserver son monopole de vente en France des blés durs, s'oppose à ce que le contingentement profite au paysan marocain qui cultive des blés durs. Après bien des hésitations, l'augmen-

tation du contingent est accordée avec certaines précautions. En 1932, il faut déjà reviser les chiffres. Le Maroc s'est en effet lancé dans la voie qu'on lui ouvrait avec un entrain remarquable : il a amélioré la qualité de son blé, il a sélectionné les variétés, il a encouragé la production. La révision de 1932 fixe (pour une durée de 5 ans) les chiffres suivants : 1.650.000 quintaux de blé tendre, 150.000 quintaux de blé dur.

Le résultat est de dresser économiquement l'un contre l'autre l'Algérie et le Maroc, alors qu'il est indispensable de les unir...

Nos trois colonies d'Afrique du Nord apparaissent trop souvent à beaucoup comme l'essentiel de nos possessions sur le continent noir. Maroc, Algérie, Tunisie constituent en effet l'une des parties les plus riches de notre domaine colonial. Mais il n'est pas permis d'ignorer que l'Afrique Occidentale française et l'Afrique équatoriale croissent chaque jour d'importance. Et des prophètes dont la compétence est difficilement niable, n'ont pas eu peur d'écrire « dans quelque vingt ans, la France tiendra presque autant au Sénégal qu'à l'Algérie ».

Sans anticiper sur un avenir qui a sa réalisation liée à des problèmes dont le Transsaharien n'est pas le moindre, il importe de constater la situation de ces deux pays pour lesquels sont autorisés tant d'espoirs.

L'A. O. F. compte 4.640.000 kilomètres carrés de superficie et 2.488 km. de côtes. Elle est riche en produits de toutes sortes. Mais à peine née, elle entre

dans une crise sans précédent, qui vient remettre en question les règles mêmes de l'économie. Trente millions de chômeurs (chiffre de 1933), nécessairement sous-consommateurs, y sont l'expression même de la gravité de la situation.

L'A. O. F., c'est d'abord le Sénégal, et le Sénégal c'est l'arachide. Vieille définition que d'aucuns voudraient changer depuis que l'arachide se vend mal, mais qui reste vraie : ni le manioc, ni le ricin ne pourraient remplacer la « cacahuète », le manioc à cause de l'insuffisance de son rendement, le ricin parce qu'il ne rencontre pas un climat favorable. Or, l'arachide, produit mondial, est soumis à des variations de cours qui modifient sans cesse sa valeur pour l'indigène sénégalais qui, dès la baisse des cours, a multiplié les champs de manioc et de mil. Culture combinée qui présente surtout l'avantage de sa souplesse et que l'administration n'hésite pas à encourager. Des esprits audacieux ont d'ailleurs critiqué cette solution. Ils préconisent l'association Sénégal-Soudan, le Sénégal fournissant l'arachide au commerce et le Soudan des vivres au Sénégal. Chaque pays ne faisant qu'une chose la ferait mieux. On n'oublie qu'un seul point, c'est qu'une monoculture constante d'arachide est impossible. Mais il est vrai que la culture combinée nuit à l'économie externe de la colonie. La Métropole ne peut-elle donc assurer un débouché constant à ces innombrables sacs de « cacahuètes » qui, à toutes les époques de l'année, encombre les ports du Sénégal ? Ne peut-elle main-

tenir par la permanence de ses achats le prix de cette marchandise capitale qu'est l'arachide.

Elle le peut sans aucun doute; et le vote de la loi du 6 juillet 1933 est un effort dont on doit lui savoir gré. Le 6 juillet 1933, la Chambre des députés a adopté le projet de loi tendant à établir un droit de 8 fr. (les 100 kilogs) sur les fruits et graines oléagineuses, les matières grasses et leurs dérivés. La discussion parlementaire qui précède le vote de la loi éclaire puissamment la délicate question de l'arachide. L'opposition était menée par des industriels de Marseille qui emploient des graines venant de Coromandel (Indes anglaises) sous le prétexte, reconnu faux, qu'elles présentent un avantage au point de vue de l'ensimage, c'est-à-dire de l'apprêt des tissus. Dans le beau discours qui enleva le vote, M. Blaise Diagne rappela la campagne de presse grâce à laquelle le pays sut ce qu'était l'arachide et pourquoi son cours devait être soutenu. Puis il cita quelques chiffres dont l'éloquence s'impose. De 1925 à 1930, la France achetait au Sénégal de 450 à 500.000 tonnes, sur les 800.000 qu'elle reçoit annuellement pour les besoins de ses huileries. En 1931, cette fourniture s'est réduite à 298.000 tonnes, pendant que nous en achetions plus de 300.000 aux Indes et à la Nigéria britanniques. Parallèlement, les exportations françaises au Sénégal diminuent de moitié, ce qui est normal pour un pouvoir d'achat réduit. Et M. Diagne concluait « Sauvez le Sénégal et le Sénégal enrichi deviendra l'un de vos meilleurs clients ».

Le droit de douane a été voté. L'arachide est-elle

sauvée. Il suffit pour en douter de savoir que le cours était tombé de 120 à 65 frs en février 1933. La valorisation logique devant être de 8 francs, il subsiste un écart inquiétant. C'est qu'à vrai dire, la mesure précitée tout comme pour le blé, tout comme pour le vin, est une mesure de forme qui ne résout pas le problème, qui ne crée pas un débouché nouveau. L'observateur attentif continue d'éprouver une sensation d'étouffement et d'impuissance. Cette sensation ne ferait qu'augmenter si la culture de l'arachide s'étendait dans la vallée du Sénégal. Mais il ne saurait en être question à l'heure actuelle. De bons esprits ont d'ailleurs déclaré que cette vallée, grâce au régime des pluies, constituait un terrain d'élection pour le coton. Les échecs du passé ne sont guère encourageants, mais il est juste d'ajouter qu'aucune expérience cotonnière n'a été dotée et poussée à bout au Sénégal. Cependant la chute des cours du coton, l'intensification de la concurrence étrangère, la nécessité coûteuse d'irriguer le pays sont de sérieux obstacles.

Si le Sénégal est la plus riche de nos colonies d'A. O. F., puisque l'arachide représente à elle seule 30 % des exportations de ce pays, elle n'est pas la plus peuplée. C'est à la Côte d'Ivoire qu'appartient ce privilège pour une densité de 8 habitants au kilomètre carré. Cet immense pays qui vient de transporter sa capitale de Binderville à Abidjan, présente cette curieuse particularité d'avoir en pleine crise augmenté son commerce extérieur, équilibré son budget, accru ses recettes douanières. Ses richesses agricoles :

bois, palmier à huile, cocotier, bananier, offrent une variété telle qu'un équilibre s'établit plus facilement entre les différentes cultures. Les peuplements naturels de palmiers à huile dans la basse-côte sont énormes: l'exportation tombée l'année dernière de 20.000 à 10.000 tonnes va sans doute se relever à la suite de la loi sur la protection des oléagineux dont nous avons parlé à propos de l'arachide. En ce qui concerne le cocotier, 5.500 ares ont été plantées cette année entre Bassan et Abidjan. Enfin la culture bananière prend un essor nouveau. Mais elle se heurte à la concurrence de la Guinée et facilite ainsi la pression sur les cours que des puissances comme les Etats-Unis ont exercé ces derniers temps avec une vigueur peu commune. Dans la moyenne côte règne le cacaoyer qui a fait la prospérité des villes comme Gagnoa : la crise a provoqué l'effondrement des cours. Mais il est vraisemblable de croire que la vente à l'étranger ne diminuera pas. Il n'en est malheureusement pas de même pour le café, effort tout nouveau et intéressant, mais qui ne vient évidemment pas à son heure.

La côte d'Ivoire ne vit que par son agriculture, mais son agriculture la fait vivre. Nous espérons démontrer que ses possibilités dépassent infiniment les résultats actuels. Mais le rapide regard jeté sur ce pays nous apprend d'ores et déjà les avantages d'une polyculture qui vient compléter et non pas concurrencer l'économie de la Métropole.

La polyculture est aussi le trait dominant du *Dahomey*. D'autres colonies ont vécu de l'or du gra-

phite ou du mica dont leur sol était prodigue, du bois dont leurs immenses forêts regorgeaient, de l'ivoire que les hardis chasseurs d'éléphants prélevaient sur d'innombrables troupeaux. Ici la nature s'est montrée plus avare. Mais l'ingéniosité du paysan dahoméen a su créer des cultures, établir des plantations, qui, de nos jours encore, font l'admiration des voyageurs.

La source, le facteur fondamental de la richesse du Dahomey est le palmier à huile. Mais le Dahomey traverse sur ce point une période critique. Les magnifiques palmeraies qui avaient été créées sous l'impulsion des anciens rois se trouvent dans la phase de « production amoindrie » qui commence à partir de la 50^e année. Et l'agriculteur indigène qui préfère les cultures donnant un revenu annuel ne les renouvelle pas. Aussi bien les exportations d'huile sont-elles en régression, ce qui a encouragé le développement de cultures nouvelles.

Le Dahomey possède aussi de nombreux cocotiers qui furent vraisemblablement apportés de la Mozambique, il y a longtemps, par les Portugais. Le peuplement actuel se localise dans la zone littorale qui s'étend sur 150 kilomètres de la frontière du Togo à celle de la Nigéria. Le coprah est en grande partie exporté clandestinement par le Togo, et il est difficile de contrôler le montant de ces exportations. Mais il paraît certain qu'elles ont beaucoup diminué à la suite d'un phénomène analogue à celui que nous avons constaté pour le palmier à huile : les cocoteraies ont vieilli et l'indigène n'a pas remplacé. Le

ricin, par contre, marque une progression à peu près constante dans sa production, et marche vers le chiffre de 2.000 tonnes. L'arachide ne donne lieu qu'à un trafic purement local. L'huile de karité ou plutôt le beurre et les amandes de karité fournissent au pays une ressource qui pourrait être infiniment plus considérable, mais qu'une pratique navrante réduit. Les indigènes allument en effet de grands incendies de brousse, parce qu'ils ont remarqué que dans une brousse brûlée les arbres deviennent l'année suivante plus beaux et chargés d'un plus grand nombre de fruits. Or, la fructification abondante des karites brûlés est leur chant de cygne : les arbres meurent presque tous, l'année d'après.

Devant l'effondrement du prix des oléagineux, le Dahomey, tout comme le Sénégal, s'est lancé dans des cultures diverses pour supprimer les inconvénients de la monoculture. La caféier, le cacaoyer ont été plantés un peu partout. Mais la production de cacao est telle aujourd'hui dans le monde entier qu'il ne faut pas songer à jeter sur le marché des quantités importantes de cette denrée. Et malgré le régime douanier privilégié des cafés coloniaux, il est difficile d'oublier la terrible concurrence brésilienne qui pèse sur les prix du café dans les deux hémisphères. Le maïs que l'invasion des sauterelles en 1930 a particulièrement atteint, le mil, le sorgho, le riz, complètent l'économie agricole du Dahomey, économie harmonieuse et habilement équilibrée, mais dont le développement est arrêté par la crise des oléagineux tout comme le développement et la richesse de

l'Afrique du Nord sont arrêtés par la mévente du blé et du vin.

En somme, l'exemple du Sénégal et du Dahomey suffisent pour le prouver, l'A. O. F., c'est l'huile et l'huile ne donne pas.

L'Afrique équatoriale française, Gabon, Congo, Oubangui-Chari et Tchad, compte 2 millions et demi de kilomètres carrés. Toutes les cultures tropicales y sont représentées. Plus de 10 millions de céaras ont été plantés dans l'Oubangui-Chari : le caoutchouc obtenu est d'excellente qualité. Le cotonnier et le textile ont une place appréciable : de grosses sociétés installées dans l'Oubangui et dans la vallée du Chari se sont efforcées d'exploiter rationnellement cette fibre : la chute des cours a été pour elles un coup très dur. L'Afrique équatoriale produit de nombreux oléagineux, palmiers à huile, karité, arachide, sésame. Les cultures vivrières, manioc, igname, riz, maïs, mil, sorgho, complètent l'agriculture du pays. Enfin, il y a le bois. Suivant un mot célèbre de Stanley, le Gabon, « c'est toute la France et toute l'Espagne revêtues d'arbres d'une hauteur variant entre 6 et 54 mètres. Au milieu de cette sylve si riche, la huche du bûcheron n'a que l'embarras du choix : bois d'ébénisterie et bois de construction, bois de carrosserie et de charronage, bois de menuiserie et de placage. Les bois du Gabon sont appelés à remplacer dans la métropole toutes les essences que celle-ci fait actuellement venir de l'étranger (Canada, Norvège). Mais les bois sont « mal » achetés par la France, le café ne se vend pas, le caoutchouc et le

coton s'accumulent dans les entrepôts malgré la descente vertigineuse des cours. D'après les techniciens de l'exportation, la vente même des animaux vivants qui constituait une source de revenus non négligeable est partiellement arrêtée. Manque de richesses, non. Manque de débouchés, oui, parce qu'ici encore la Métropole néglige d'organiser rationnellement la production.

Madagascar dont l'ovale s'allonge en bordure d'Afrique presque à son extrémité sous la Croix du Sud, envoie de par le Monde du riz, du manioc, des viandes salées et conservées, de la vanille, des essences de parfums, des graines et des fruits oléagineux. Son économie dont l'élevage est l'une des pièces essentielles se défend relativement bien. Il ne faut pas croire cependant que le resserrement universel des affaires ne s'y fasse pas rudement sentir. Mais ici, l'agriculture n'est pas seule en cause : les richesses minières de Madagascar, phosphates et pierres précieuses, entraînent en effet l'île vers des horizons qui s'écartent de notre domaine.

APRÈS L'AFRIQUE... L'ASIE.

L'Indo-Chine que l'agitation intense de l'Extrême-Orient a mise au premier rang de l'actualité depuis quelques années, ne présente pas non plus une situation économique très saine. Pourtant l'Indo-Chine est riche; et cette richesse est due principalement à la variété de ses ressources, variété qui tient elle-même à la nature du sol et du climat.

« L'agriculture », écrit M^r GOURDON dans son beau livre sur ce pays « est sa première source de richesse ;
« mais au rebours de ce qui se passe dans les régions
« similaires, la production agricole consiste moins
« dans celle des denrées dites coloniales, que dans
« celle des céréales ».

Heureusement, les céréales ou plutôt la céréale c'est ici le riz dont vit la moitié de l'humanité et particulièrement les peuples riverains du Pacifique. Cinq à six millions d'hectares sont occupés par la culture du riz surtout dans la Cochinchine et le Tonkin. La population consomme une très grande partie de la récolte. L'autre, soit plus d'un million et demi de tonnes, est exportée sur Hong-Kong et la Chine, sur le Japon, les Philippines, les Indes Néerlandaises, ou britanniques. Il est simple dès lors de comprendre l'intérêt de la culture du riz en Indo-chine. Sans faire la moindre concurrence à la métropole, cette colonie se place pour l'importance de son commerce extérieur sitôt après l'Algérie. Et combien de problèmes économiques sont simplifiés par le fait de considérer ici comme négligeable le débouché de la Métropole. Beaucoup s'imaginent que la liaison économique de la métropole et des colonies doit être suffisamment étroite pour que l'Empire constitue un marché fermé. Cette vue est fausse. La vérité c'est que la métropole pour fournir le maximum d'exportations vers ses colonies, doit s'efforcer de porter au maximum leur pouvoir d'achat. Et ce pouvoir d'achat dépend des débouchés qu'ont les produits coloniaux : débouchés vers la Métropole, ce qui présente le plus de sécurité,

si la métropole a besoin du produit considéré; débouchés vers l'extérieur, si de par la nature des choses, la métropole est incapable d'absorber, soit qu'elle ne consomme pas ou peu de produit, soit qu'elle en ait suffisamment pour sa propre consommation. Encore faut-il, dans l'hypothèse des débouchés extérieurs, que la colonie ne concurrence pas la métropole. Tel doit-être le sens d'une Economie d'Empire moderne, habilement concue et habilement dirigée, complémentaire dans toute la mesure du possible.

Mais si nous avons cité l'Indo-Chine dans cette revue de la plus grande France, ce n'est pas seulement pour vanter les avantages d'une agriculture nettement différente de l'agriculture métropolitaine. C'est aussi pour marquer les points faibles de cette agriculture.

Les points faibles ne manquent pas : le café, le coton, les latex, la soie ont subi durement la crise. La chute rapide des cours du caoutchouc a particulièrement atteint les planteurs qui ont dû diminuer leur prix de revient par l'emploi de procédés cultureux nouveaux, tels que la sélection des graines et le greffage. Quant au coton dont nous achetons chaque année des quantités énormes à l'Inde, à l'Egypte et aux Etats-Unis, il serait intéressant d'en développer la production. Malheureusement les essais n'ont pas donné jusqu'ici des résultats très brillants.



L'agriculture française est étranglée par la monoculture du blé. L'agriculture coloniale est étranglée parce qu'elle concurrence trop souvent la métropole, comme il arrive au Maroc, en Algérie et en Tunisie, parce que ses produits propres tels que l'huile n'ont pas de débouchés constants et sont peu ou mal défendus. Partout les stocks s'accumulent, les prix baissent. Une organisation rationnelle de la production agricole s'impose dans notre domaine d'outre-mer aussi bien qu'à l'intérieur de nos frontières.

Parmi les problèmes que nous avons soulevés, il a souvent été question de l'huile qui intéresse au premier chef nos possessions africaines. Les pouvoirs publics ne cessent à l'heure actuelle d'étudier une solution. Au moment où nous écrivons ces lignes, le contingentement des produits oléagineux étrangers vient d'être obtenu. Le décret du 22 janvier 1934 décide en effet qu'à titre exceptionnel et temporaire, l'importation en France de certains produits oléagineux étrangers ne pourra être effectuée que dans des conditions déterminées : les conditions sont fixées dans des arrêtés ministériels pris en application du décret. Nous avons au cours de ce chapitre jugé des mesures analogues; et il n'est pas nécessaire d'y revenir ici.

L'intérêt de ce décret consiste à montrer la gravité de la situation. L'étude de la législation continue du blé nous avait amené à une conclusion identique.

LA POLITIQUE FRANÇAISE DU PÉTROLE

L'agriculture métropolitaine étouffe de la mévente du blé. L'agriculture coloniale étouffe de la mévente des huiles. Qu'il regarde à l'intérieur de nos frontières ou jusqu'aux points les plus éloignés de notre domaine d'outre-mer, l'observateur impartial enregistre une impression très nette : l'impossibilité de modifier la situation dans l'état actuel des choses.

Le cours paradoxal du blé français sur le marché international lui paraissait déjà le point faible de notre économie quand la production n'était pas encore excédentaire, et que la fermeture énergétique du pays au froment étranger semblait en pouvoir maintenir « le prix étonnant ». Depuis que la production intérieure dépasse la consommation, qu'il faut envisager un mécanisme inévitable mais absurde de prime à l'exportation égale au droit de douane perçu à l'importation, il n'hésite plus, il ne peut plus hésiter à condamner sans rémission le système actuel. Les efforts désordonnés du gouvernement pour sortir de l'impasse l'amènent à cette conclusion que nous avons dégagée dans un chapitre précédent : il n'existe aucun moyen d'organiser l'écoulement rationnel à un taux rémunérateur des quantités actuellement produites.

Donc,

ne plus produire autant de blé, puisque le blé

ne sert qu'à faire du pain et ne possède par conséquent que des débouchés connus, prévus, limités, inextensibles. Faire à la place du blé dans toutes les régions de France où, suivant la formule précédemment indiquée, le rendement à l'hectare est insuffisant, *de l'alcool*.

Produire autant d'huile, car l'huile dans l'état actuel de la technique, possède des débouchés inconnus hier, mais qui s'avèrent dès aujourd'hui considérables.

Se servir de cet alcool et de cette huile pour nos moteurs. Echapper à cette servitude de l'essence qui nous coûte à nous, français, 3 milliards par an. Réintégrer ces milliards qui viendront enrichir le paysan de Lozère ou le paysan du Sénégal.

...Car en dirigeant l'économie nous pouvons sauver l'agriculture métropolitaine et l'agriculture coloniale. Il suffit de savoir et de vouloir.

Mais avant de considérer les facilités qu'offre la production de l'alcool et de l'huile, ce qui pour l'huile est d'ailleurs inutile à démontrer, avant de préciser les modalités d'une substitution capable de sauver l'économie française, il importe de tracer les grandes lignes de notre politique du pétrole. Il ne saurait être en effet question de résoudre un problème si l'on en connaît tous les termes.

*
**

Avant la guerre, la vente du pétrole en France était assurée par le « cartel des dix ». Le cartel, syndicat d'une dizaine de firmes dont certaines sont restées célèbres (Deutsche de la Meurthe, Desmarais frères)

assurait l'importation du précieux liquide dans notre pays : la vente dans les différentes régions de France était également son œuvre. Le cartel possédait une flotte pétrolière médiocre ; son outillage mal entretenu, ses entrepôts incommodes achèvent son procès. L'absence de toute concurrence entrainerait ce regrettable état de choses.

Survint la guerre et ses besoins immenses en combustible. Autos, avions, ne peuvent bouger sans essence. Les stocks diminuent rapidement. Clémenceau câble à Wilson : « chaque goutte d'essence vaut une goutte de sang ».

La nécessité d'organiser de manière scientifique le ravitaillement des alliés en pétrole devient si évidente que le Haut Commandement obtient la création du Petroleum committee, mise en commun des sources de ravitaillement en pétrole et des moyens de transports correspondants.

Au « cartel des dix », se substitue le Consortium des pétroles qui fonctionne sous la Direction d'un Haut-Commissaire aux essences. Le Consortium donne de bons résultats puisqu'à la fin de la guerre d'importantes ressources étaient encore disponibles. Il subsiste d'ailleurs jusqu'en 1921 ; et c'est à cette époque que le Royal Dutch fit des efforts désespérés pour acquérir notre clientèle et se ménager la faveur du gouvernement : la « Standard Oil » nous fournissait en effet à peu près exclusivement avant 1914.

Cependant, dès la fin de la guerre, les revendeurs cherchent à se débarrasser du contrôle de l'Etat qui les gêne. Ils font tant et si bien qu'en 1921, la liberté

leur est rendue. Ils ont la route belle car le développement de l'automobile accroît la consommation dans des proportions invraisemblables. Inquiétantes même, puisque l'Amérique croit que ses réserves ne sauraient suffire pour plus de dix ans. Mais heureusement, des procédés nouveaux de forage, un perfectionnement très net dans l'art de la prospection, viennent écarter le risque d'une insuffisance de liquide.

Royal Dutch, Standard Oil, Anglo-Persian, intallent des filiales à l'intérieur de nos frontières et rachètent le contrôle des vieilles maisons françaises : Deutsche de la Meurthe, Tenaille-Despeaux, Paix et Lesieur. Les malheureux survivants du cartel des Dix ne cessent d'être l'objet de tentatives d'absorption. Grâce à des baisses volontaires de prix que leur permettent les chiffres énormes sur lesquels ils procèdent, les grands trust font la vie dure aux revendeurs français restés indépendants.

En 1925, le 10 janvier, M. Herriot fait adopter au Parlement une loi créant l'*office national des combustibles liquides*, et instituant le principe d'un nouveau régime d'importation basé sur des licences d'Etat. La même année, les principaux distributeurs nationaux s'entendent pour fixer la part de chacun, et demandent qu'il leur soit réservé un contingent égal à la proportion de leurs ventes avant l'apparition sur le marché des producteurs étrangers. Pour compenser cet avantage, ils abandonnent à ces derniers un fort pourcentage de l'augmentation possible des ventes. L'appel au législateur, de plus en plus pres-

sant, est enfin couronné de succès. Une loi de mars 1928 va permettre aux revendeurs français d'exercer un commerce de tout repos pendant au moins trois années. Enfin, d'après les décrets de 1929, les contingents ont été répartis de la façon suivante : 57,2% aux trusts étrangers et à leurs associés, 42,8 % aux revendeurs : la durée des contingents a été fixée à vingt ans.

Les décrets d'avril 1931 précisent et confirment la solution intervenue. Ils autorisent pour vingt ans « l'importation du pétrole brut, des dérivés et résidus nécessaires pour la fabrication par raffinage intégral dans des usines localisées et pour la livraison à la consommation intérieure de 2.832.250 tonnes d'essence de kérosène, de lubrifiants et de gas oil. En offrant de raffiner le pétrole brut à l'intérieur du pays, les revendeurs ont obtenu gain de cause. Ils jouissent d'un véritable monopole privé. La politique de l'Etat en l'occurrence se justifie d'ailleurs aisément. Depuis 1903, une absence totale de protection douanière avait provoqué la disparition de nos usines de raffinerie. Presque toutes les usines actuellement existantes sont contrôlées ou possédées par les grands trusts. Si donc le pétrole qui nous arrivera de Mésopotamie devait passer par les raffineries de ces trusts, son intérêt serait singulièrement réduit. Les trusts qui ne se soucient pas peu de perdre une clientèle comme celle de la France nous imposeraient en effet des conditions telles que nous devrions promptement renoncer à employer notre propre combustible. Les gouvernements vivent trop souvent du

présent : félicitons-nous que le nôtre ait pensé ici à prévoir l'avenir.

La politique française du pétrole devient lucide lorsqu'on examine le tableau d'ensemble de la production pétrolifère du monde. Le seul reproche qu'il est peut-être possible de lui adresser est de n'avoir pas imprimé une impulsion assez vigoureuse aux recherches de brut à l'intérieur du pays et dans nos colonies. Encore faut-il remarquer que le système de permis exclusif accordé par le Ministre des Travaux publics et l'assurance qu'a le chercheur d'obtenir la concession en cas de découverte, n'ont pas manqué d'encourager ces recherches : les résultats obtenus dans l'Hérault à Gabion confirment le fait.

L'ordre d'importance des chiffres est le suivant. La France consomme annuellement près de 5 millions de tonnes de pétrole. Elle dépense pour se les procurer quelques 3 milliards de francs. Ces 3 milliards sont eux-mêmes imposés dans des proportions qui doublent le prix de revient pour le consommateur. C'est donc 6 milliards que nous coûte, à nous, le « pétrole roi » étant entendu que la moitié de cette somme vient alimenter les caisses de l'Etat.

La France ne possède, en effet, en matière pétrolifère, qu'une toute petite réalité et un très grand espoir.

La réalité, c'est Pechelbronn, avec ses 75.000 tonnes par an. Pechelbronn, dont les gisements se présentent sous la forme de lentilles de sable imprégnées de liquide, Pechelbronn dont on aurait sans doute abandonné depuis longtemps l'exploitation coûteuse,

si notre régime douanier ne la favorisait fortement.

L'espoir, c'est Mossoul. Ici, un historique s'impose. Lors des négociations des traités de paix, la France et l'Angleterre entrèrent en désaccord à propos de l'entente Sykes-Picot conclue en 1916 et qui délimitait les zones d'influence respective des deux pays dans le proche Orient. Le vilayet de Mossoul était compris dans la zone française à la condition expresse que le gouvernement respecte les droits antérieurement acquis par la Turkish Petroleum company. Mossoul, sans le pétrole, ne nous intéressait guère. Aussi des négociations s'engagèrent-elle qui tendirent à nous faire reconnaître des droits dans l'exploitation des terrains pétrolifères moyennant certaines concessions territoriales. M. Henri Bérenger, et M. Walter Long, après une discussion mouvementée, posèrent le principe d'une politique d'intérêt commun entre les deux nations. Cette conférence devait servir de base au pacte de San Remo que signèrent les gouvernements respectifs de la France et de la Grande-Bretagne le 24 avril 1920.

Le pacte de San Remo contient tout d'abord une partie générale dont l'importance mérite d'être mise en lumière. Pour la première fois, la France est placée sur le pied d'égalité avec les trusts pour le partage des gisements pétrolifères du monde. Le pacte envisage une coopération franco-britannique en Russie, en Roumanie, dans les colonies, tant aussi bien qu'en Mésopotamie.

Quant à l'affaire de Mossoul, qui avait provoqué la discussion, elle reçoit une solution satisfaisante : les

pétroles de l'Irak seront exploités par une société privée ou le gouvernement français sera intéressé à concurrence de 25 %. L'Angleterre avait proposé l'exploitation par le gouvernement anglais et une participation française aux bénéfices : 25 % de la production au prix courant du marché. Nous avons vu la thèse qui prévalut : ce n'est pas au bénéfice mais au capital même que nous avons droit, toujours dans les limites du pourcentage du quart.

Dès que l'accord de San Remo fut connu, le gouvernement américain fit entendre de vives protestations. La France et l'Angleterre se partageaient les gisements de l'ancien Empire Turc, et les trusts américains n'avaient aucune part à la curée ! Situation inadmissible qu'une longue campagne diplomatique ne manqua pas d'exploiter. En 1925, s'élabore une nouvelle convention qui donne satisfaction aux appétits « yankee ». La Turkish Petroleum Company reçoit en concession le droit d'exploiter les gisements pétrolifères des vilayets de Bagdad et de Mossoul. Les actions de ladite Compagnie seront détenues par quatre grands groupes dans la proportion identique d'un quart pour chacun de ces groupes. Le groupe anglais est formé de l'Anglo-Persian Company. Et il est intéressant de noter ici que le gouvernement britannique est l'un des actionnaires les plus importants de cette société. Le groupe français est constitué par la Compagnie française des Pétroles. Restent enfin le groupe Shell Transport-Royal Dutch, et le fameux groupe américain dont la composition est assez compliquée parce qu'il englobe divers intérêts

particuliers, notamment ceux de la Standard Oil de New Jersey et du Sinclair Consolidated Oil Corporation.

Les diplomates pouvaient maintenant céder le pas aux ingénieurs. En 1927, les sondes entrent en action et le creusage commence sur huit des dix aires choisies. Le 14 octobre, au lieu dit Baba Gugur, voisin de la petite ville de Kirkouk, jaillit une puissante colonne de pétrole : la sonde indique 465 mètres. Malgré les efforts des techniciens, il est impossible de sauver cette fortune et de maîtriser le gusher. Mais il est du moins acquis que le pétrole de Mésopotamie n'est pas un mythe. Et voici une marque qu'il convient de noter à l'usage des gens timorés : les quatre groupes de la Turkish Petroleum Company, ou plutôt de l'Irak Petroleum Company — puisque le gouvernement du roi Faycal a exigé ce changement de nom — ont engagé des ingénieurs, réunis des capitaux, dépensé même des sommes énormes avant d'avoir la certitude scientifique que le précieux liquide existait « en quantités commerciales ». Or les dimensions approximatives du champ d'huile sont de 90 kilomètres de long sur 3 de large. La capacité de cet immense réservoir ne peut être évidemment jaugée qu'à quelques centaines de millions de tonnes près. Il est cependant dès lors certain que point ne sera besoin d'exploiter tous les puits pour assurer la production annuelle qui sera de l'ordre de 4 millions de tonnes, soit pour nous 1 million de tonnes ou le cinquième de notre consommation.

Cependant, les pétroles de Mossoul ne sont encore

en 1928 qu'un espoir pour les métropoles respectives. Le point le plus rapproché du littoral méditerranéen est situé à 850 kilomètres. Comment transporter le naphte jusqu'à la côte où les bateaux citernes pourront en prendre livraison.

C'est ici qu'intervient la question de la pipe-line. La pipe-line, ou conduite de tuyaux, guidera le pétrole à la mer. Dans ce tube géant, le liquide refoulé par des pompes puissantes échelonnées sur le parcours, franchira la distance qui le sépare de la Méditerranée. Une seule tête de ligne, Kirkouk, située à 240 kilomètres au nord de Bagdad. Deux terminus : Tripoli en Syrie, pays mandaté français; Haïffa, en Palestine, pays mandaté anglais. Dix-neuf cents kilomètres de tubes d'acier à poser, dont le poids dépasse 116.000 tonnes, 1 milliard de francs à dépenser, tels sont quelques-uns des chiffres qui caractérisent l'importance de ce gigantesque ouvrage.

En décembre 1932, Victor Forbin écrivait, dans l'Illustration, « Il ne nous paraît pas exagéré de « dire que l'inauguration de la pipe-line ouvrira une « ère économique nouvelle, tant au profit de la « France que d'une grande partie de l'Europe ».

En août 1934, les travaux sont terminés.

Péchlbronn, petite réalité, Kirkouk, espoir solide, tels sont les deux fleurons de la politique française du pétrole. Jusqu'à ce jour, nous étions presque totalement démunis. Aujourd'hui, les premières gouttes du liquide irakien pénètrent jusqu'à nous grâce à la pipe-line et à nos bateaux-citernes. Mais s'il importe de noter ce changement capital dans notre éco-

nomie, s'il importe de souligner la valeur de l'effort et l'intérêt des résultats obtenus, il est également indispensable de noter les aléas que présente cette production. Non pas que nous courions le risque de voir s'épuiser la nappe actuellement exploitée. Les quelques renseignements que nous avons donnés sur son étendue écartent pour longtemps ce risque. Mais bien plutôt nous devons craindre que les accords politiques qui déterminent notre propriété juridique ne soient soumis à des vicissitudes dont notre histoire contient maint exemple.

Et surtout nous devons envisager les difficultés et l'incertitude qu'entraîne la distance énorme qui sépare les puits de l'Irak Petroleum Company et notre métropole. Si la science des ingénieurs a su résoudre le délicat problème du transport jusqu'à la Méditerranée à travers 850 kilomètres de désert, quel chef militaire oserait assurer la sécurité de la pipe-line, qui, après tout, reste à la merci d'un pétard de cavalerie. Et, même si la pipe-line était respectée, le transport par bateau citerne de Beyrouth à Marseille suppose la maîtrise de la Méditerranée. Nous raisonnons évidemment ici dans l'hypothèse d'une économie de guerre. Mais la guerre et le pétrole sont liés l'un à l'autre de telle façon qu'il faut pour juger de notre bien, considérer les deux faces de la médaille : la paix et la guerre. En période de guerre, le pétrole de Mossoul ne vaut rien pour nous. La question des carburants nationaux reste donc entière. En période de paix — et c'est la seule sur laquelle nous allons raisonner ici — le même pétrole couvre un pourcen-

tage important de la consommation française. Quel pourcentage ? Il est assez difficile de le préciser puisqu'aucune goutte n'en arrivait jusqu'à nous il y a quelques jours encore. Il paraît cependant possible de prévoir une production de 1 million de tonnes, soit dans les conditions optima 20 % de notre consommation qui s'élève approximativement à 5 millions de tonnes.

Que faisait donc la France pour se procurer le pétrole dont elle avait besoin, soit 4.900.000 tonnes ? Que fera-t-elle pour se procurer celui dont elle aura encore besoin ?

La France dépensait chaque année, elle dépense chaque année environ 3 milliards de francs pour acheter aux grands trusts étrangers qui se disputent sa faveur de quoi faire tourner ses moteurs, rouler le million d'automobiles qu'elle possède, voler ses milliers d'avions militaires ou civils. Elle dépense 3 milliards ; mais l'usager, à vrai dire, en paie 6, puisque l'Etat perçoit à la vente un impôt de l'ordre de 100 pour 100. Depuis l'incorporation au prix de l'impôt sur les voitures, l'automobiliste qui demande 5 litres d'essence et qui verse à peu près 12 fr. pour les avoir, paie en réalité 5 fr. au marchand d'essence et 7 fr. au fisc, 5 au titre « impôt sur les combustibles liquides », 2 au titre « impôt sur les automobiles ». Ce calcul facile et décourageant — dont nous reprendront les termes plus tard — permet dès maintenant de comprendre l'intérêt, apparent du moins, des finances publiques au maintien du statu quo.

L'intérêt de nos fournisseurs étrangers n'est pas

moins évident. Le monde regorge de pétrole. Il suffit de jeter un rapide coup d'œil sur la production pétrolifère du monde durant ces dernières années pour comprendre que les craintes d'après-guerre sur l'épuisement du liquide sont définitivement écartées. D'après les statistiques du « Geological Survey » des Etats-Unis, ce dernier pays fournit à lui seul 70 % de l'extraction mondiale : les principales zones de production sont la région de l'Est (Pensylvanie, Ohio, Kentucky, Tennessee, New-York), la région des Grands Lacs, enfin les fameux gisements des Montagnes Rocheuses qui s'étendent parfois jusqu'au Pacifique. La Californie possède même le puits le plus profond du monde : « l'Olinda N° 96 » qui dépasse 10.000 pieds. A cette production énorme des Etats-Unis, correspond d'ailleurs une consommation énorme. Et ceci n'est pas étonnant lorsqu'on sait qu'il existe dans ce pays une voiture pour quatre ou cinq habitants, alors qu'en France par exemple on en compte seulement une pour quarante habitants. Le gaspillage est tel — 60 % de la flotte de commerce est chauffée au fuel oil — que les yankee se suffisent à peine : les quantités relativement faibles qu'ils exportent, 1/10^e environ de leur production, sont contrebalancées largement par leurs importations du Mexique. Le Vénézuëla, la Colombie, le Mexique, exportent au contraire de nombreuses tonnes de liquide. La Russie, dont les gisements se trouvent dans la presque île d'Apchéron, à Grosnyi, à Maïxop, absorbe presque entièrement sa production. Enfin les gîtes persans, exploités par l'Anglo-Persian, l'immense champ pé-

trolifère de Mésopotamie à la richesse duquel nous sommes directement intéressé, les traces nouvelles de liquide signalées chaque jour en Afrique du Nord et en Indochine, offrent un bloc si impressionnant que la France n'a pas à redouter du moins de voir des fournisseurs lui refuser la précieuse marchandise.

Le phénomène de concentration qui s'exerce sur les entreprises depuis 50 ans, a d'ailleurs simplifié le marché mondial du pétrole. Quelques grandes sociétés ont trusté la majeure partie des gisements du globe. Parmi les plus célèbres, il importe de citer la Standard Oil, l'Anglo-Persian, la Shell transport et la Royal Dutch. L'exemple de la Standard Oil est assez intéressant à relater : il montre comment naissent et se développent ces « gigantesques affaires » dont l'emprise s'étend sur les cinq continents. En 1882, un certain nombre de sociétés pétrolifères confient leurs intérêts à un comité de « trustees ». Les membres de ce comité sont chargés d'administrer au mieux les affaires communes : chacun reçoit en lieu et place de ses titres des « trust certificates ». L'homme qui est à l'origine de toute cette organisation est John Rockefeller. En 1892, un jugement de la Cour Suprême d'Ohio condamne comme illégal sous cette forme le trust du pétrole qui n'en continue pas moins à vivre. Vers 1900, les titres sont achetés par la Standard Oil de New-Jersey. En 1906, les tribunaux, décidés à faire respecter le Sherman Act (1890) et constatant qu'une concentration de capitaux toujours plus grande s'opère autour de la Standard Oil, recommencent les pour-

suites. La dissolution est prononcée par la cour de Missouri en 1909 et ratifiée en 1911 par la Cour Suprême. La Standard Oil n'en continue pas moins une existence prospère. Elle contrôle aujourd'hui 70 % de la production mondiale du pétrole et domine complètement le marché américain : les chemins de fer lui ont concédé des tarifs spéciaux pour le transport de son huile et ses « pipe-lines » sont les seules capables de guider jusqu'aux usines de raffinage ou aux ports d'embarquement les milliers de tonnes produites.

Ce court historique de la Standard Oil suffit à prouver la facilité pour la France de passer des marchés avec l'étranger quelles que soient les quantités réclamées. Cette facilité, jointe à l'intérêt fiscal des achats d'essence, dont nous avons signalé l'importance, forment les deux grands obstacles à la modification de l'état de choses actuel. Nous reprendrons l'un après l'autre ces deux obstacles lorsque nous étudierons la réalisation pratique de la réforme que nous défendons dans ces pages.

Nous en savons maintenant assez sur la politique pétrolifère de la France.

Nous connaissons ses gisements, Péchelbronn, Gabion et surtout Kirkouk dont il est permis d'attendre 1 million de tonnes.

Nous connaissons ses besoins.

Entre ces deux termes, la politique du gouvernement de la république apparaît comme assez logique. Développer au maximum notre production, et c'est l'histoire de la campagne diplomatique menée au-

tour des champs de Mésopotamie. Multiplier les usines de raffinage à l'intérieur du pays pour échapper à l'emprise indirecte des trusts et être capable de raffiner dans nos usines notre pétrole à nous et c'est le mécanisme de la loi de 1928 et des décrets qui l'ont suivie : si nous perdons en effet sur un tableau en abandonnant le monopole d'importation, nous gagnons sur l'autre en obligeant les revendeurs avantagés à raffiner eux-mêmes leur pétrole. Créer pour le cas de guerre ou de blocage économique des centres importants de stockage, une flotte pétrolière, des ports pétroliers. Centraliser toutes les recherches et tous les travaux concernant la question du pétrole en France; et c'est la loi de 1925 qui crée un office national de combustibles liquides, le décret qui réorganise le comité scientifique du pétrole. Profiter des achats énormes opérés à l'étranger; et c'est toute la législation fiscale dont l'usager fait d'ailleurs les frais.

Enfin quelques préoccupations secondaires se font jour : procurer à l'agriculteur de l'essence exonérée de taxe pour l'alimentation des moteurs n'effectuant pas de transports sur route, simplifier le régime fiscal, améliorer la qualité des essences mises en circulation et réaliser leur discrimination.

Dans tout ce travail officiel, un seul point noir : le courant étatiste tendant à grouper les diverses entreprises d'importation et de raffinage en deux sociétés nationales auxquelles participerait l'Etat. En janvier 1934, la commission des pétroles a écarté le projet par 22 voix contre 5.

Un seul point noir... si l'on admet le postulat de notre politique actuel des pétroles : l'impossibilité de faire marcher nos moteurs avec autre chose que de l'essence.

Or ce postulat, a prioriste par définition, et indémontrable, ne peut pas résister à un examen sérieux. Nous pouvons échapper à la servitude de l'essence ou du moins limiter considérablement notre consommation. Les milliards qui sortaient rentreront alors dans l'économie française pour payer à nos paysans leur alcool et leur huile.

L'agriculteur métropolitain et l'agriculteur colonial posséderont ainsi ce qu'ils réclament à grands cris : des débouchés pour leurs produits.

Avant de prouver cette assertion, nous étudierons dans des chapitres successifs les facilités qu'offre la production dans notre empire de l'alcool et de l'huile, et les possibilités que présente l'écoulement de cette production.

Supprimer nos achats de pétroles à l'étranger et les remplacer par l'acquisition d'un carburant français, tel est en deux mots le programme. Les ministères militaires air, marine et guerre s'occupent depuis longtemps de cette question. Quelle grande école depuis quinze ans n'a pas inscrit à son programme annuel de conférences la question des carburants nationaux ?

Mais l'erreur a été de croire qu'une solution à ce problème intéressait uniquement notre économie de guerre. Elle intéresse au premier chef notre économie de paix. Le but de ces pages est d'établir cet intérêt.

L'ALCOOL ET L'HUILE DANS L'EMPIRE FRANÇAIS

L'histoire législative de l'alcool en France ne saurait manquer de servir d'exergue à ce chapitre. Il est en effet difficile de concevoir une organisation rationnelle de sa production si l'on ignore les « circonstances » politiques qui, depuis l'armistice entourent la question.

Avant 1914, aucune entrave n'existait en ce qui concerne l'utilisation de l'alcool dit naturel et de l'alcool industriel, étant entendu que le premier provient de la distillation des vins et des fruits, tandis que l'autre résulte de la distillation de la betterave, des céréales... L'un et l'autre allaient indifféremment à la consommation de bouche. Et la seule intervention de l'Etat qui se faisait jour était du domaine fiscal : l'Etat percevait un droit de consommation sur le produit considéré; il en exonérait d'ailleurs, première discrimination intéressante à noter, les alcools dénaturés qui ne pouvaient servir à la consommation de bouche. Sur l'unique plan fiscal, l'alcool industriel était donc déjà privilégiée.

La guerre, source de toutes les consommations survint; de même qu'il fallut alors d'énormes quantités de pétrole pour faire tourner nos moteurs, il fallut également d'énormes quantités d'alcool pour fabri-

quer les explosifs. En 1919, un décret (pris le 13 août) instituait un service des alcools « chargé de procéder à l'achat et à la vente des alcools réservés à l'Etat et de toutes les opérations s'y rapportant ». Tout l'alcool qui provient de la distillation des betteraves, des mélasses et des grains est acheté par l'office à des cours arrêtés périodiquement par le ministre des finances. Les prix de vente sont essentiellement différentiels. L'Office classe sa clientèle par intérêt : aux uns qu'il convient d'encourager parce qu'ils emploient l'alcool à des fins industrielles intéressantes (chauffage, éclairage) le service vend à perte, il comble son déficit grâce à un gain réalisé sur les autres qui visent à des fins moins intéressantes : parfumerie, pharmacie, vinaigrerie, fabrication des vins et liqueurs, conservation des fruits.

Le décret organique de 1919 ne devait pas tarder d'ailleurs à se perfectionner. Dès 1922, les *accords de Béziers* reprennent la question de la séparation des deux alcools. Il faut concilier les intérêts des distillateurs du Nord et des producteurs d'alcool naturel du Midi. Les premiers, forts de l'élasticité de leur production, sont toujours prêts à envahir le marché possible lorsque ce marché est insuffisamment alimenté. Les seconds, majoritaires au Parlement, se plaignent vivement de la concurrence de l'alcool d'industrie; et ils basent leurs revendications sur des arguments d'hygiène qui ne manquent pas de portée.

En mars 1922, les parlementaires représentant les régions agricoles où s'opposent les intérêts des producteurs, prennent l'initiative de se réunir en com-

mission pour trouver un terrain de conciliation entre les distillateurs du Nord et ceux du Midi. Et à l'occasion d'un concours organisé dans la région en vue de l'emploi de l'alcool comme carburant, Béziers est choisi comme lieu de discussion.

En avril, l'accord est signé. Une notion nouvelle le domine. La séparation des deux alcools est absolue lorsque la production viticole est considérée comme suffisante. En cas d'insuffisance de la production viticole, l'alcool industriel peut alimenter même à l'intérieur le marché de la consommation de bouche sous toutes ses formes. Dans l'hypothèse d'une production viticole suffisante, le marché potable reste cependant ouvert à l'alcool industriel en dehors des frontières, ceci pour ne restreindre en aucun cas les exportations.

Le service des alcools devient un « Office ». La chose sinon le mot, existant déjà depuis 1919. Au moment des discussions de 1922, le terme monopole faillit bien être adopté. Son allure « socialisante » fit reculer les timides : le nom d'« office » parut assez imprécis pour rallier les suffrages. L'Office est placé sous la tutelle d'un Conseil d'administration qui représente les intérêts particuliers des industriels produisant ou consommant de l'alcool. Cette innovation, très grave puisque le Conseil est susceptible de mettre en péril les finances publiques par un sentiment insuffisant de l'intérêt général, suscita des objections au sein de la Commission des finances. La Commission désirait en effet un directeur, fonctionnaire responsable; et telle était la conception du projet de l'

Chambre. Son opposition se manifeste d'ailleurs aussi à propos du régime financier de l'Office. A l'administration de l'Etat avec budget annexe, les accords de Béziers substituaient un organisme autonome avec gestion financière indépendante. L'article 2 du texte prévoit comme unique contrôle la production d'un bilan dans les trois mois de la clôture de l'exercice financier. Ce contrôle paraît évidemment d'autant plus embryonnaire que l'office bénéficie d'un certain nombre de ressources à caractère fiscal.

Les Accords de Béziers marquent donc la voie à la création ou plutôt à la consolidation d'un nouvel office commercial de l'Etat. Contrairement aux craintes émises par les commissions parlementaires au moment de l'accord, la gestion du service fut d'ailleurs assez adroite. La préoccupation essentielle du Conseil, ne pas grever les finances publiques, devait être respectée. Cependant un certain nombre de remarques s'imposent : la gestion financière de l'office eut comporté des résultats tout différents si, les prix restant les mêmes, d'une part les emplois potables de l'alcool industriel avaient à peu près disparus conformément à l'esprit de la loi, et si d'autre part les gains réalisés grâce aux cessions d'alcool à la parfumerie, à la pharmacie, à la vinaigrerie, n'avaient été si élevés, ce qui ne manqua pas de soulever des protestations parfois justifiées.

L'article 6 de la loi du 28 février 1923, vint aggraver les charges du service. Cet article impose aux importateurs d'essence l'achat mensuel à l'Etat d'une quantité d'alcool correspondant à un pourcentage de

10 % en volume de la quantité d'essence par eux dédouanée le mois précédent; cet alcool leur est vendue à un cours inférieur au prix d'achat pratiqué par l'office. Ce prix d'achat, supérieur au prix de la quantité correspondante d'essence, découragerait en effet les importateurs de pétrole.

Aussi dès qu'un exercice complet permit l'étude des comptes de l'office, une crainte se manifesta-t-elle. Les ventes aux importateurs d'essence représentaient une perte pour le service. Comment équilibrer les budgets futurs si l'usage du carburant national se répandait au point de drainer la majeure partie de la production d'alcool industriel ?

Alors en effet que l'office paie l'hectolitre d'alcool de betterave sur la base de 260 à 280 fr. en parité avec les cours du sucre, et qu'il le revend 250 fr. pour le chauffage et l'éclairage, 300 fr., pour l'exportation, 500 fr., pour l'industrie des produits chimiques, 600 fr., pour la vinaigrierie, 1000 fr., pour les vinages et mutages, 1.375 pour la conservation des fruits, l'importateur d'essence ne le paie que 115 fr., soit quelque 150 l. de perte pour l'office.

En 1931, une loi vient compléter les dispositions prises en 1923 : le mélange alcool-essence des importateurs devra se faire exclusivement pour le carburant poids lourd à raison de 75 % essence et 25 % alcool. Or au moment du vote de cette loi de 1931, la consommation de carburant poids lourd ne représentait que 16 % de la consommation totale de carburant. L'incorporation d'alcool à l'essence ayant été mal accueillie — nous constatons ici le fait sans l'ap-

précier— l'usager préférant l'essence tourisme au mélange, la combinaison des lois de 1923 et de 1931, apparaissait comme impossible. Les difficultés qui suivirent mirent en relief le fait suivant : la consommation de l'alcool comme carburant ne dépend pas du législateur, elle dépend du consommateur; si son moteur lui permet d'employer le mélange et même l'alcool seul comme carburant, il l'emploiera; sinon, toutes les lois, tous les décrets, tous les arrêtés de la terre n'arriveront pas à le convaincre.

L'in vraisemblable texte de 1931 ne constitue d'ailleurs pas le seule élucubration malheureuse de l'époque à propos de notre politique de l'alcool. L'article 35 de la loi de finances de 1932 déclare que l'Etat s'engage à acheter la totalité de l'alcool industriel en fait d'alcool de betterave, qui sera produit; et cela, sans aucune limitation de prix.

Les revues économiques ont toutes noté le fait avec stupéfaction. « Pourquoi l'Etat », écrivait ironiquement un chroniqueur, « ne s'engage-t-il pas à « acheter la totalité des pruneaux d'Agen, des pruneaux de Tours, de la soie naturelle produite en « France, des peaux de chevreaux tués en France, « du houblon produit en France. Et pourquoi ne pas « étendre cette nomenclature, d'ailleurs illimitée, « aux fabrications industrielles directes utilisant des « produits français : porcelaines de Limoges, chaussures, fromage, viande ».

M. Henry Chéron s'est déclaré suffoqué par une semblable mesure. Sans même relever les dangers d'une pareille hérésie budgétaire, il est difficile de

ne pas sursauter devant l'étatisme total et complet qu'exprime ce fameux article 35 : les vues des socialistes les plus avancés sont dépassées.

La réglementation entraîne la réglementation. L'étatisme est un engrenage fatal et nul ne saurait prévoir comment et quand s'arrêter dans ce domaine. Quelques mois après le vote de la loi de finances dont nous venons de parler, M. Edouard Barthe déposait devant le bureau de la Chambre une proposition de loi ainsi conçue : « Le paragraphe 1^{er} de l'article 89 « de la loi du 25 juin 1920 est complété comme suit : « les opérations de vinage et de mutage pratiquées « par les fabricants de vins de liqueurs, qu'elles soient exécutées ou non dans leur chais, auront lieu « avec de l'alcool obligatoirement acheté à l'Etat, « celui-ci devant rétrocéder de l'alcool de vin par « priorité jusqu'à épuisement des stocks ». Le législateur espère grâce à ce texte enrayer la chute verticale des cours du vin qui, depuis la récolte excédentaire de 1929 ruine tous les producteurs. Le crédit de 250 millions prévu par une loi de 1930 qui prônait déjà l'envoi en distillerie d'une partie de la récolte de vin, n'est en effet qu'exceptionnel : il importe donc que la fourniture exclusive des alcools aux fabricants de vins de liqueurs permette au service de payer aux viticulteurs un prix nettement supérieur au cours normal. Quatre millions d'hectolitres de vin pourront être ainsi annuellement distillés en assurant un prix raisonnable au producteur et en ne demandant aucun sacrifice à l'Etat.

La proposition de M. Barthe qui est le grand dé-

fenseur de l'alcool devant la Chambre méritait une mention spéciale parce qu'elle est bien représentative de la mentalité parlementaire sur la question. Mais elle n'a pas franchi le domaine de la théorie. Au contraire l'arrêté du 5 juillet 1932 amène des résultats concrets. Il peut se résumer de la façon suivante : la vente des carburants ternaires, essence, alcool, benzol est autorisée sous réserve que le mélange remplisse certaines conditions minutieusement exposées. L'arrêté du 5 juillet supprime une situation paradoxale : on pouvait jusque là mettre en vente de l'alcool difficile à écouler par suite de la crainte des usagers d'avoir à supporter des ennuis avec leur moteur, et l'on ne pouvait pas livrer sur le marché le mélange ternaire, essence, alcool, benzol, que les mêmes usagers acceptaient beaucoup plus facilement. L'été 1932, favorisé par un temps splendide, porta donc les espoirs des défenseurs du carburant national. Cependant à la période de tourisme très intense d'août et de septembre n'a correspondu qu'une consommation faible du « liquide français ». A qui donc la faute ? Les sociétés distributrices d'essence auxquelles notre législation impose la reprise de 10 % que l'on connaît, ne sauraient être incriminées. Leurs efforts ont été méthodiques et constants : il suffit pour s'en assurer, de prendre connaissance des circulaires expédiées pour recommander aux succursales de pousser à la consommation du carburant poids lourd. L'erreur est bien plutôt d'avoir mis « la charrue avant les bœufs » en décrétant une reprise obligatoire d'alcool sans se préoccuper d'or-

ganiser l'écoulement du liquide. Mieux, l'Etat n'hésite pas à refuser pour son propre compte le mélange dont il a exigé la création : il a eu récemment l'occasion d'exercer son pouvoir d'achat pendant les dernières manœuvres que l'on a appelées « exercices de motorisation » ; or, il n'a rien fait sur ce point. L'embouteillage de l'alcool carburant eut pourtant été évité, et les chefs militaires auraient pu se livrer à d'utiles appréciations.

*
**

A travers la législation dont nous venons de tracer les grandes lignes, quelle a donc été la production française d'alcool !

L'annuaire de 1933 publié par le service de la statistique générale de France au Ministère du Travail fournit à cette question une réponse précise que le plus simple est de formuler en chiffres :

1921	1.553	milliers d'hectolitres	
1922	1.716	—	—
1923	1.787	—	—
1924	1.962	—	—
1925	2.022	—	—
1926	1.484	—	—
1927	1.697	—	—
1928	2.152	—	—
1929	2.521	—	—
1930	3.072	—	—
1931	3.449	—	—

Ces chiffres sont globaux. Ils ne distinguent pas l'alcool de bouche et l'alcool industriel. La seule pro-

duction d'alcool industriel dans les années précitées donne le tableau suivant :

1921	.....	1.044	milliers d'hectolitres		
1922	.....	1.161	—	—	
1923	.....	916	—	—	
1924	.....	992	—	—	
1925	.....	1.145	—	—	
1926	.....	815	—	—	
1927	.....	999	—	—	
1928	.....	1.256	—	—	
1929	.....	1.524	—	—	
1930	.....	2.324	—	—	
1931	.....	2.631	—	—	

La courbe que l'on pourrait tracer à l'aide de ces nombres appelle des observations intéressantes. Elle marque une augmentation constante de la production d'alcool industriel en France durant les années 1921 et 1922, puis un arrêt avec une brusque chute en 1926 au moment de la très grave crise financière que traverse notre pays; enfin, avec le rétablissement de la confiance une nouvelle période d'essor en 1927, 1928, 1929, 1930, 1931..., chaque année le nombre d'hectolitres produit est de plus en plus impressionnant. Au premier rang se placent les alcools provenant de la distillation des betteraves. En 1930 et 31, la moitié environ de notre production d'alcool industriel est tirée des betteraves, soit 1.500.000 hectolitres sur 3.072.000 en 1930, et 1.700.000 sur 3.449.000 en 1931.

Il faut pour cultiver la betterave une terre riche, bien fumée, et convenablement ameublie. Le se-

mage se fait en ligne, il a lieu de fin mars à mai. La culture exige des binages, un ou deux sarclages, un démariage, un éclaircissage. La récolte commence en septembre. Nos départements les plus favorables à cette culture sont le Nord, le Pas-de-Calais, l'Aisne et l'Oise. Le Nord vient en tête : à lui seul, il a fourni (pour l'année financière 1931-32) 408.536 hectolitres d'alcool. La Somme, la Seine-et-Marne, la Seine-et-Oise, fournissent également des quantités importantes, soit plus de cent mille hectolitres par département. S'étagent ensuite une poussière de petits producteurs : Bouches-du-Rhône, Loiret, Seine-Inférieure.

Les Accords de Béziers, que nous avons analysés plus haut en détail, assurent évidemment aux betteraviers une situation privilégiée. Les betteraviers sont en effet représentés dans le Conseil d'Administration qui gère l'Office. Ils sont sans inquiétude sur l'écoulement de leur production dont ils règlent d'ailleurs la quantité, puisque l'Office l'achète à coup sûr. On a pu dire à juste titre qu'ils sont les « rois » du régime légal instauré.

Les mélasses fournissent aussi d'importantes quantités d'alcool. Dans la production de 1931, elles représentent 857.000 hectolitres. Les départements les plus intéressants à ce point de vue sont le Nord, le Pas-de-Calais et la Somme : ceci s'explique lorsqu'on sait que la mélasse, matière sirupeuse, non cristallisable, est fournie par les résidus de la fabrication du sucre.

Viennent ensuite les alcools provenant des subs-

tances farineuses, des pommes de terre, des topinambours, du maïs, du seigle, de l'orge : ces derniers sont obtenus en convertissant d'abord en glucose l'amidon ou la fécule des grains.

*
**

Il est possible dans un délai très bref d'augmenter dans des proportions considérables la production française d'alcool. Les superficies cultivées en betteraves ne représentent que le dixième des terres arables, alors que la proportion du quart est généralement considérée comme la meilleure dans les bonnes exploitations betteravières. De plus, la betterave a été introduite récemment dans de nombreuses régions où elle peut prospérer.

Mais surtout la production d'alcools de grains peut doubler. Nous avons signalé dans notre chapitre sur le blé toute une série de départements où le rendement à l'hectare est si peu rémunérateur que le cours astronomique de 108 fr. est totalement insuffisant pour permettre au paysan de boucler son budget. Ce sont par exemple : le Lot, l'Ariège, le Tarn-et-Garonne, la Lozère, le Gers, les Landes... Or, ces départements ont toutes facilités pour produire des pommes de terre, des topinambours, du maïs, du seigle ou de l'orge.

Depuis le jour où Parmentier a démontré que la pomme de terre était propre à l'alimentation humaine, la culture s'en est développée au point que ce tubercule occupe le deuxième rang dans l'alimentation, immédiatement après le blé. Les chiffres de

production pour la France sont de l'ordre de 150 millions de quintaux. La pomme de terre se multiplie par semis, mais plus ordinairement par tubercules qu'on plante en terrain meuble et labouré profondément, vers mars ou avril et les soins d'entretien qu'il faut donner consistent surtout en binages et buttages. Le climat le plus favorable à la culture est le climat tempéré : les trop grandes chaleurs, comme les trop grands froids sont néfastes. Les terrains doivent être plutôt frais qu'humides et les terres légères, sablonneuses, schisteuses, granitiques ou calcaires.

Notre pays est donc privilégié pour cette culture très simple. Il n'est pas un paysan de France qui ne se déclare capable d'augmenter brusquement sa production de pommes de terre. Et lorsqu'on lui demande ce qu'il attend pour limiter ses emblavements en blé et les rempacer par cette nouvelle culture, il répond à juste titre : la certitude d'écouler le nouveau produit.

Cette réponse, il la fait également à l'interlocuteur qui prône la culture du maïs, du seigle, de l'orge.

Originaire de l'Amérique du Sud, le maïs était la seule céréale cultivée par les indigènes lors de la découverte de ce pays. Par l'intermédiaire de l'Espagne, il se répandit dans les régions dont la température atteint une moyenne de 22° en été. Son aire de culture est limitée en France par une courbe qui, partant des bords de la Loire, descend d'un côté vers le plateau central et monte de l'autre vers la Lor-

raine. Pour l'année 1933, une superficie de 339.000 hectares a produit 4.193.000 quintaux de cette céréale. Et cependant nous en importons annuellement plusieurs millions de quintaux dont les trois-quarts nous viennent d'Argentine. Or, parmi les départements français producteurs, nous relevons quatre des noms où la crise du blé est particulièrement grave : les Landes (second département producteur, après les Basses-Pyrénées), la Dordogne, le Gers, le Tarn. Quel obstacle arrête donc le développement de cette culture ? Le pays consomme deux fois plus de maïs qu'il n'en produit.

Et quel obstacle arrête le développement de la culture du seigle ? Le premier dictionnaire consulté nous apprend en effet, que le seigle, plante de la famille des graminées est *cultivé partout où peut pousser le blé*. Impossible de rêver un produit plus parfait de substitution. La Corrèze, grand département producteur, fournit à elle seule plus de 500.000 quintaux par an ; et c'est l'une des terres les plus ingrates de France. Pourquoi ne pas doubler nos emblavements de seigle ?

Et l'orge ? Et les topinambours ? Ce chapitre n'en finirait pas s'il fallait énumérer tous les produits susceptibles d'être cultivés facilement en France et de donner de l'alcool. La question n'est pas discutable, aucun agriculteur ne la discute. Mais toujours cet éternel refrain : nous limiterons nos emblavements de blé et nous ferons des pommes de terre, du seigle, du maïs, de l'orge, le jour où une distillerie d'alcool installée dans un centre voisin nous as-

surera l'achat de notre récolte à un cours convenable.

Pour que l'alcool sauve l'agriculture métropolitaine, il faut donc que ses débouchés soient établis avec certitude, qu'il soit réellement capable de limiter ou de supprimer nos importations en pétrole et par conséquent de faire marcher nos moteurs. Il faut aussi que le prix de revient n'en soit pas trop élevé et corresponde pour l'usager au prix de l'essence. Nous connaissons déjà les difficultés que soulève la question, puisque le Service des Alcools vend à perte aux importateurs d'essence les quantités mensuelles d'alcool dont la reprise est législativement imposée à ces importateurs.

C'est dans notre prochain chapitre que sera résolu le double problème, problème technique des débouchés, problème commercial du prix de revient.

*
**

Une direction sage de l'économie doit sauver l'agriculture métropolitaine. Il suffit d'une substitution partielle de l'alcool au blé. Le blé ne se vend pas, l'alcool se vendra.

Pour sauver notre agriculture coloniale, les mesures sont bien plus simples. Aucune substitution n'est indispensable. Le blé est un produit à débouchés limités parce que les progrès de la technique sont impuissants à doubler un appétit humain. L'huile au contraire, base de notre économie d'outre-mer est un produit à débouchés illimités, parce que les progrès de la technique ouvrent chaque jour des horizons nouveaux à son utilisation.

L'histoire législative de l'huile depuis la guerre est inutile à relater ici. Elle se borne d'ailleurs à une série de contingentements ou de mesures douanières dont nous avons jugé précédemment l'efficacité.

La matière constitue un bel exemple de législation de circonstance sans doctrine et sans plan. Décrets autorisant l'arrivée en franchise de telle ou telle plante à huile, décrets fixant un maximum à l'importation de l'huile de palme, décrets organisant des tarifs préférentiels en matière de transport, décrets frappant d'un droit de douane les grains oléagineux étrangers (ex. le fameux droit de 8 fr. de juillet 1933 destiné à revaloriser l'arachide du Sénégal), décrets préparant le développement de sous-cultures capables d'assurer la vie des habitants en cas de mévente du premier produit, tout cela s'est succédé à une cadence rapide et désordonnée.

Mais, à vrai dire, aucune de ces mesures n'a été capable de revaloriser l'huile. Aucune ne créait de débouché.

Or, la revue des colonies françaises démontre que l'économie de la plus grande partie de l'Afrique est à base d'huile. Arachide, coton, ricin, karité, kapock, pignon d'Inde, ben ailé, palmiers à huile du Dahomey, oliviers tunisiens, de l'huile partout et toujours.

Cette huile possède maintenant un débouché : le pétrole végétal.

Le pétrole végétal sur lequel nous donnerons plus loin tous les détails techniques nécessaires ouvre au marché africain de l'huile d'immenses horizons.

La production rapidement consommée ne tardera

pas à augmenter. L'indigène sénégalais, le paysan dahoméen abandonnant les cultures secondaires auxquelles ils avaient été contraints, reviendront à leurs habitudes ancestrales.

Alors que pour l'alcool dans la métropole, un minimum d'adaptation s'impose, pour l'huile la tradition n'a même pas à être modifiée. Le problème se trouve résolu unilatéralement par la découverte scientifique d'un débouché nouveau.

LES DÉBOUCHÉS DE L'ALCOOL

Le problème des débouchés constitue certainement le point capital de l'organisation d'une économie.

C'est parce que le blé, à son prix de revient actuel, ne peut procurer en France des débouchés correspondants aux quantités produites que nous avons enregistré la nécessité de réduire les emblavements.

C'est parce que l'huile, premier de nos produits coloniaux, peut trouver, dans l'état actuel de la technique, des débouchés correspondant à sa production que nous avons enregistré la possibilité de maintenir les chiffres de cette production à la condition, toutefois, qu'on accepte de l'utiliser industriellement dans toute la mesure où la science le permet.

Nous savons déjà qu'il est possible de faire de l'alcool dans n'importe quelle région de France. Nous savons, d'autre part, les milliards annuellement dépensés pour fournir à nos moteurs leur énergie. Nous avons annoncé que l'alcool national remplaçant l'essence étrangère doit sauver l'agriculture du pays. Il reste à prouver la possibilité de ce remplacement. Ainsi sera bâti le pont entre les deux termes de la politique du pétrole et de la politique de l'alcool.

Deux points à résoudre : la valeur technique de l'alcool, la correspondance des prix de revient.

Depuis quelque vingt ans, la question de l'alcool

carburant a fait couler beaucoup d'encre. Des essais effectués récemment en France n'ont pas donné les résultats escomptés. Les revendeurs d'essence que la loi oblige, nous l'avons vu, à une certaine reprise d'alcool ont subi des plaintes innombrables de leurs clients mécontents d'un mélange que leur moteur supportait mal. Les propriétés intrinsèques de l'alcool furent naturellement rendues responsables de cet état de choses : seules en réalité les conditions défectueuses d'emploi du nouveau carburant auraient mérité d'être incriminées. Les travaux récents de nombreux savants français et étrangers l'ont en partie réhabilité. Les expériences pratiques de plusieurs pays ont d'ailleurs été concluantes .

Il est temps aujourd'hui que le grand public connaisse en France la valeur technique de l'alcool carburant.

L'idée première de l'utilisation de l'alcool comme carburant remonte à une trentaine d'années. Très vite dans ce début, une conclusion s'impose : pour être employé seul, l'alcool exige des moteurs spéciaux, qu'il est impossible de faire marcher avec de l'essence. La formule ne pouvait pas tenir, elle n'a pas tenu. Et cette notion était encore la seule précise que l'on possédât sur le problème avant la guerre.

Dès 1919, la nécessité de liquider les énormes stocks accumulés stimula les chercheurs : et l'on songea à adopter un moyen terme consistant à mélanger l'alcool avec d'autres carburants, plus particulièrement avec l'essence. A cette date est né le car-

burant national. Sa formule est bien simple : 50 % d'alcool absolu, 50 % d'essence poids lourds.

Le succès fut limité. Le danger de la décantation avait fait choisir à dessein une proportion d'alcool très élevée. Un réglage du carburateur s'imposait. En outre, la proportion d'alcool était trop considérable pour être avantageuse dans les moteurs usuels.

C'est alors que certains pays étrangers reprirent le problème à la base et constituèrent des organismes techniques chargés de mettre au point la bonne formule. Très rapidement, les expériences démontrèrent la supériorité d'un mélange contenant 70 à 80 % d'essence tourisme et 20 à 30 % d'alcool. L'Allemagne avant 1928, par conséquent avant toute application légale, consommait déjà chaque année près d'un million d'hectolitres de « Monoplin » (carburant à 20 % d'alcool absolu). En Suède, l'état des choses est plus caractéristique encore : le seul carburant employé est un mélange 75 % d'essence, 25 % d'alcool absolu, le « Lattbentyl » qui a complètement supplanté l'Esso, supercarburant à base d'alcool et de benzol que dans tous les pays du globe l'usager consent à payer plus cher.

En Australie, le « Shellkol », mélange à 15 % d'alcool, connaît le même succès. Et un peu partout déjà, la législation officielle reflète l'intérêt des résultats enregistrés : je cite au hasard ...Pologne, Hongrie, Lettonie, Tchécoslovaquie, Italie, Brésil, Chili, Argentine..., etc.

En présence d'un mouvement si précis, la France pouvait difficilement rester indifférente.

L'intérêt primordial que présente pour elle au double point de vue national et économique l'utilisation d'un carburant tiré de son sol est trop direct pour qu'elle ne suive pas l'état de la question. Et pourtant, bien des gens ignorent les avantages considérables du mélange alcool-essence.

Il importe de mettre en lumière ces avantages et de réfuter les objections que les adversaires du nouveau carburant ne manquent de faire à tout propos.

L'alcool est d'abord un excellent anti-détonant; et parmi ses qualités, celle-ci mérite la première place en raison de son importance technique.

Pour bien la comprendre, il est indispensable de rappeler en quelques mots en quoi consiste le phénomène du choc en retour, plus souvent appelé « détonation » et bien connu des automobilistes. Etant donné un mélange gazeux d'air et de carburant, il existe une pression critique au delà de laquelle la combustion amorcée par l'étincelle électrique se propage à une vitesse considérable pouvant atteindre 2 à 3.000 mètres par seconde, au lieu de pénétrer au sein du mélange par tranches successives avec une vitesse relativement réduite de quelques dizaines de mètres à la seconde. Un bruit caractéristique accompagne cette combustion rapide : le moteur « cogne ».

Or, les liquides présentent une aptitude très différente au choc. L'essence, particulièrement sensible, détone pour un taux de compression de 5 environ : ce qui explique qu'avec ce carburant le moteur cogne facilement, dès qu'on lui demande de fournir un gros travail à une allure ralentie.

Le remède destiné à réduire cet inconvénient est l'incorporation à l'essence d'un anti-détonant. Le plomb tétraéthyle est fréquemment employé : il présente pourtant de graves dangers en raison de ses propriétés toxiques; et les conclusions du ministre de l'hygiène à son égard sont assez catégoriques.

D'autre part, on a reproché au plomb tétraéthyle de provoquer la détérioration des fils d'allumages. Le benzol également proposé n'est pas non plus parfait : il encrasse les organes intérieurs du moteur beaucoup plus que l'essence elle-même.

L'alcool est au contraire en excellent anti-détonant. Il suffit pour s'en apercevoir de dresser le petit tableau suivant en attribuant la valeur 100 au toluène chimiquement pur comme anti-détonant et en déterminant comparativement à cette valeur la résistance à la compression des différents carburants.

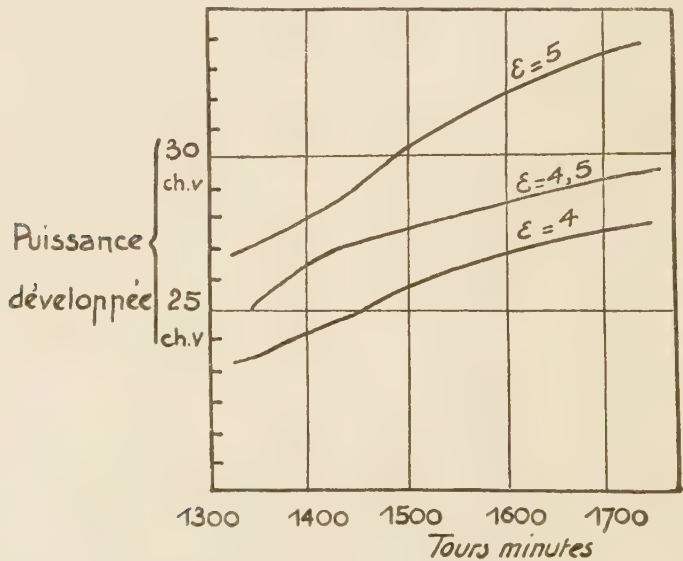
CARBURANTS	INDICES
Toluène	100
Alcool	130
Benzol	67
Rexane	8
Reptane	37

La supériorité de l'alcool sur le benzol apparaît donc clairement ici. Les services techniques de l'Office National des Combustibles liquides ont concrétisé sous une autre forme le même résultat : 13 % d'alcool permettent d'obtenir la même anti-détonance que 30 % de benzol.

Si nous nous sommes étendus sur la résistance de l'alcool à la compression, c'est que l'augmentation du taux de compression d'un moteur a pour conséquence immédiate une meilleure utilisation des calories contenues dans le mélange gazeux.

C'est dire que la puissance augmente et que la consommation diminue.

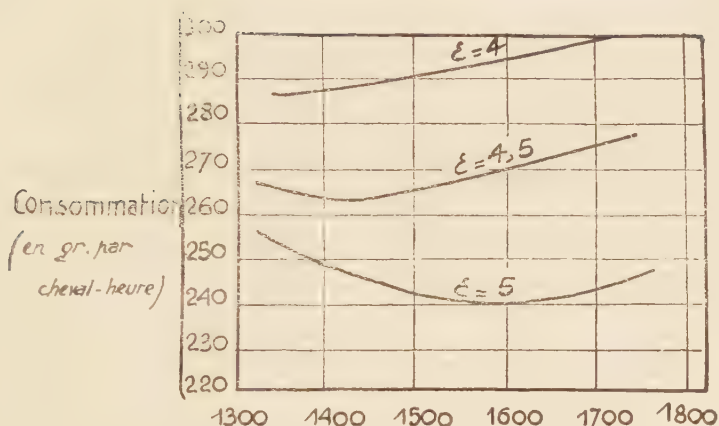
L'importance du taux de compression pour un même carburant et pour les différentes vitesses d'un même moteur est particulièrement mise en relief par les diagrammes suivants qui expriment la puissance développée en chevaux-heures, et d'autre part la consommation en grammes par cheval-heure.



E = taux de compression.

A une vitesse de 1600 tours par exemple, en passant de la compression 4 à la compression 5, on réalise un gain de puissance de :

$$\frac{(32,5 - 27) \cdot 100}{27} = 20 \%$$



A la même vitesse de 1600 tours le passage de la compression 4 à la compression 5 entraîne une économie de carburant de :

$$\frac{(295 - 240) \cdot 100}{295} = 18,6 \%$$

Grâce à l'addition d'alcool à l'essence, il est donc possible de construire des moteurs plus comprimés, à 6 et même à 7 au lieu de 4,5 et 5. Il est certain toutefois que ce résultat est plus intéressant pour les moteurs à taux de compression élevé que pour les moteurs actuels à compression faible.

Les tableaux que nous avons dressés n'en font pas moins ressortir l'erreur de ceux qui prétendent que l'emploi des carburants à alcool dans les moteurs actuels se traduit par une augmentation de la consommation sans aucun gain de puissance.

L'alcool possède d'autre part des propriétés anti-

calaminantes bien connues : les garagistes qui l'emploient pour nettoyer les moteurs encrassés n'ignorent pas cette qualité.

Un moteur alimenté par un mélange d'alcool et d'essence doit donc logiquement moins s'encrasser qu'avec l'essence seule; grâce à l'oxygène contenu dans la molécule d'alcool, la combustion est en effet plus complète. Or l'argument le plus fréquemment entendu pour « démolir » le carburant national est la prétendue corrosion des organes internes du moteur par les produits de combustion de l'alcool. Quelle thèse l'expérience a-t-elle justifié ? Depuis l'essai polonais, effectué sur une voiture Chrysler et sévèrement contrôlé par l'Automobile-Club de Pologne (juillet-août 1930) il n'est pas permis d'en douter. Après 20.000 kilomètres, l'examen des principaux organes du moteur a prouvé.

« ...que le dépôt de carbone sur les parois de la
« chambre de compression, ainsi que sur la tête des
« pistons était moins important que celui qui se
« forme ordinairement lorsqu'on marche à l'essence;

« ...que les bougies n'étaient pas encrassées, les soupapes propres et n'ayant subi qu'une usure insignifiante;

« ...que le carburant avait laissé intact les parois
« latérales du cylindre. »

Il est également intéressant de signaler la tolérance du carburant essence-alcool vis-à-vis de l'eau. Lorsque par suite d'une fausse manœuvre le réservoir d'une voiture reçoit de l'eau, il peut arriver que le mélange devienne trouble, puis se sépare en deux

couches. L'ingénieur Erkstrom a effectué une série d'essais consistant à mélanger au carburant des quantités d'eau de plus en plus grandes. Les résultats obtenus se résument dans le tableau suivant :

Composition % en volume.		Poids spécifique	Addition d'eau en % du mélange.	
alcool	essence		trouble	décantation
10	90	0,7350	0,26	0,33
20	80	0,7423	0,70	0,76
30	70	0,7494	1,20	1,30
50	50	0,7591	2,70	2,80

Ce tableau montre qu'on peut impunément dans un réservoir contenant 20 litres du mélange essence-alcool 75/25 verser 1 %, soit 200 cm³ d'eau sans avoir autre chose à déplorer qu'une légère diminution de la puissance.

Dans l'hypothèse d'un mélange 50/50 la tolérance du carburant est bien plus nette encore. Il faut une addition d'eau de 2,8 % pour provoquer la décantation; et il est évidemment invraisemblable d'imaginer un automobiliste en possession de ses facultés versant 3 litres d'eau dans une machine pour un remplissage de 100 litres. L'expérience enseigne que la quantité d'eau retenue par les parois internes d'un bidon sommairement égoutté après rinçage ne dépasse pas 2 cm³ (soit 0,05 %, puisqu'il s'agit d'un bidon de 5 litres). L'essence ne renfermerait-elle que 2,5 % d'alcool que la décantation ne pourrait pas se produire.

Il est par ailleurs étrange que l'on se puisse

préoccuper des conséquences possibles de l'addition d'eau dans les carburants à alcool, et qu'on néglige les inconvénients provoqués par la même addition dans le cas de l'essence pure. L'eau restant en l'occurrence séparée de l'essence, le moteur ne peut plus fonctionner et les tuyauteries par temps froids risquent de se congeler.

Le moindre mélange d'alcool améliore donc la tolérance d'un carburant vis-à-vis des additions accidentelles d'eau.

Pour terminer la revue des qualités techniques de l'alcool, il suffit maintenant d'énumérer les avantages secondaires qu'il présente.

L'alcool améliore la volatilité du carburant. Le phénomène s'explique par le fait que l'alcool forme avec certains des constituants de l'essence des mélanges azéotropiques à point d'ébullition minimum : la mise en route des moteurs est singulièrement facilitée par là.

L'alcool, grâce à sa grande chaleur latente de vaporisation permet un meilleur remplissage du cylindre que l'essence.

Pour la même raison, le givrage qui se manifeste à l'extérieur du carburateur par temps humide se produit dans de bonnes conditions; le givrage intérieur est inexistant, étant donné l'affinité de l'alcool pour l'eau.

Enfin, tous les auteurs sont unanimes à signaler que les voitures mues au carburant essence alcool fonctionnent d'une façon plus souple qu'avec l'essence seule : les reprises sont plus nerveuses, l'ac-

célération plus forte, le moteur ne cogne plus au ralenti.

En face d'une telle série d'avantages quels inconvénients reproche-t-on à l'alcool carburant ?

Au premier rang des critiques formulées se place en général le risque de la décantation du mélange par absorption de l'humidité atmosphérique. Dans une expérience très sérieuse, MM. Coutant et Mairiller ont déterminé l'hydratation des carburants à 15 % d'alcool absolu dans des conditions très sévères. Leurs constatations sont formelles : il a fallu 43 jours au carburant pour se séparer en deux couches à — 8 degrés. En dehors même du laboratoire le phénomène est constamment contrôlé : aucune décantation du « Lattbentyl » en Suède malgré des conditions climatiques particulièrement dures; pas le moindre accident non plus dans le Queensland en Australie où règne une humidité intense.

Autre erreur à rectifier : la prétendue nécessité d'un carburateur spécial pour l'emploi du nouveau liquide.

Cette objection vaut sans doute pour les mélanges à haute teneur d'alcool. Mais elle est inexistante pour les mélanges à teneur moyenne. Le moteur dans cette seconde hypothèse fonctionne admirablement sans qu'il y ait rien à changer; et ceci s'explique par l'influence favorable qu'exerce l'alcool sur la combustion. Le professeur Hubendick dans le livre où il relate les observations qu'il a pu faire sur le « Lattbentyl », s'exprime en ces termes :

« Si l'on emploie un carburant contenant moins de
« 25 % d'alcool il n'y a pas lieu d'effectuer sur les
« moteurs la moindre transformation. On ne cons-
« tate également aucune difficulté à la mise en route
« ni pendant la marche. Le chauffeur, s'il n'est pas
« prévenu, exprimera tout au plus son étonnement
« de la bonne accélération de sa voiture. »

Et il ajoute plus loin : « A ce sujet, il n'est pas
« inutile de faire observer qu'un moteur peut sans
« modifications être alimenté alternativement avec
« de l'essence et avec le mélange essence-alcool, tou-
« jours lorsque la teneur de ce mélange ne dépasse
« pas 25 % d'alcool. »

La corrosion des organes internes du moteur est fréquemment soulignée elle aussi. L'alcool décapant s'attaquerait notamment au réservoir. Et les particules de métal ainsi libérées ne tarderaient pas à obstruer les conduits par lesquels le carburant coule; au cours des étés 1932 et 1933 où circulèrent des mélanges dont la variété était d'ailleurs regrettable, les récriminations entendues ne changeaient guère de forme : toutes reprochaient à l'alcool la mauvaise arrivée du liquide au carburateur. En réalité, le phénomène qui s'est produit n'a rien d'aussi compliqué ni d'aussi grave : l'arrivée du liquide était arrêtée par les impuretés du réservoir détachées du métal par l'alcool. Il eut suffi aux automobilistes pour éviter cet inconvénient de prendre une élémentaire précaution : le nettoyage du réservoir.

Donc, ni corrosion interne, ni formation d'acide acétique, ni diminution de puissance de la machine,

ni augmentation de la consommation d'huile de graissage, mais une anti-détonance qui supprime le cognage du moteur et multiplie sa puissance, une grande tolérance vis-à-vis de l'eau, une exceptionnelle volatilité, une résistance parfaite au givrage.

...ce qu'il fallait démontrer sur le plan technique.

Sur le plan commercial, reste à traiter un autre problème, celui du prix de revient.

Une première difficulté à écarter : aujourd'hui l'alcool absolu est parti directement à partir des liquides fermentés. Sa fabrication considérée il y a quelque vingt ans comme une curiosité de laboratoire est aussi aisée que celle de l'alcool rectifié à 96°. Et nos appareils permettent d'en sortir annuellement plus d'un million d'hectolitres. Ce seul chiffre nous dispense de tout commentaire.

Mais à quel prix l'agriculteur français peut-il produire de l'alcool ?

Il est assez difficile et assez hasardeux d'établir scientifiquement un prix de revient semblable.

La synthèse des renseignements recueillies un peu partout en France permet cependant d'affirmer que ce prix oscillera autour de 180 francs l'hectolitre.

Or, le cours d'achat pratiqué par l'Office des alcools est de 280 à 300 fr.

Comment justifier cet écart ? L'histoire des Accords de Béziers facilite singulièrement la réponse. A la fin de la guerre, l'Etat, acheteur unique des alcools de betteraves, fixe le prix de cet alcool en légère relation avec celui du sucre : il espère exciter ainsi la production. L'alcool prime d'ailleurs le sucre

à cette époque. Mais quelques années plus tard la situation est renversée. Les alcooliers réclament alors que leurs bénéfices soient déterminés non pas d'après l'état du marché, ni sur un juste profit, mais d'après les bénéfices mêmes des sucriers.

Cette règle que nous avons vue définitivement admise à Béziers explique le prix très élevé auquel l'Etat achète aujourd'hui l'alcool. Elle éclaire aussi la manœuvre dont nous sommes actuellement les spectateurs : pour empêcher la chute des cours que l'accroissement très considérable de la production devrait logiquement entraîner, des spéculateurs habiles raréfient les quantités de sucre disponibles sur le marché, pour en faire monter le prix et provoquer par là même une hausse nouvelle de l'alcool. Le gouvernement vient d'ailleurs de s'émouvoir et commence des poursuites.

Quoi qu'il en soit, le prix de l'alcool, fortement majoré à cause de la situation particulière que nous venons d'exposer doit s'établir autour de 180 fr. l'hectolitre.

L'essence étant vendue par l'importateur 100 fr. (soit 5 fr. le bidon de 5 litres, plus 7 fr. de taxes) un décalage reste à combler pour faire correspondre les prix de revient. Ce décalage ne saurait être supprimé que grâce à un dégrèvement fiscal : il s'agit en effet d'équilibrer la balance suivante :

		Essence	Alcool
Pour 1 hectolitre	{	<i>Prix de revient</i>	100 180
		(y compris le bénéfice du vendeur).	
		<i>Impôts</i>	150 70
			250 250

L'emploi de l'alcool carburant représente donc un sacrifice direct de 80 fr. par hectolitre sur le plan fiscal. Les Accords de Béziers ayant été rompus pour permettre au carburant national de trouver son cours normal (180 fr.), l'Etat perd 80 fr. chaque fois qu'un hectolitre d'alcool est consommé au lieu et place d'un hectolitre d'essence..., du moins apparemment, car dans la réalité des choses cette substitution l'enrichit. Elle supprime en effet totalement la politique de soutien du blé qui coûte si cher à la France : crédits de report (récemment encore 700 millions), prime à l'exportation..., etc. Elle crée par ailleurs un mouvement d'affaires nouveau sur lequel le Trésor percevra sa part grâce au mécanisme des différents impôts sur le revenu.

Carburant remarquable par l'étonnant ensemble de ses qualités techniques, l'alcool, produit national, n'a devant sa route aucun obstacle sérieux.

Il ne demande plus, pour « réussir » que l'appui des pouvoirs publics.

LES DÉBOUCHÉS DE L'HUILE

L'étude scientifique des propriétés de l'alcool nous a permis d'affirmer ses qualités de carburant sous la forme d'un mélange avec l'essence.

Mais cette étude n'apportait à vrai dire aucun fait nouveau. Et c'est d'un état de choses connu que nous dégagions les conclusions énoncées au chapitre précédent.

Les débouchés que nous proposons ici pour l'huile dérivent au contraire d'une découverte toute nouvelle et très ignorée encore de la masse : le pétrole végétal.

L'honneur de cette découverte revient au savant français Charles Roux, dont les expériences se sont multipliées au cours de ces dernières années. Chargé de mission par le ministère des Colonies, Charles Roux a pu travailler sur place en A. O. F. et en A. E. F. La première usine de fabrication des carburants oléagineux existe à l'heure actuelle,

Plusieurs méthodes ont été proposées en vue de la production du pétrole végétal à partir des plantes oléagineuses.

La première de ces méthodes utilise directement comme combustible les huiles obtenues par pression. Ces huiles alimentent, en l'hypothèse, soit les foyers des chaudières au moyen de brûleurs en remplace-

ment des gas oil et huiles Diesel, soit les moteurs à essence au moyen de carburateurs réchauffeurs. Mais le pouvoir calorique relativement bas des huiles de pression, leur acidité qu'un raffinage onéreux doit corriger, sont autant d'obstacles qu'il est difficile d'écarter. Aussi leur emploi n'est-il intéressant que dans les exploitations où elles sont produites à partir d'une matière première cotée à zéro par exemple dans les centres de traitement du coton trop éloignés de la côte pour que la graine puisse supporter les frais du transport en vue de l'exportation.

Les huiles de pression étant très handicapées au point de vue technique comme au point de vue économique pour concurrencer les produits dérivés du pétrole deux possibilités s'offrent : transformation des huiles végétales ou transformation directe des oléagineux en carburants et combustibles.

La distillation des huiles en présence de catalyseurs à des températures déterminées donne des carburants légers et lourds et des combustibles analogues à ceux obtenus de la distillation du pétrole. Mais ici encore le prix de revient n'est pas intéressant. A la pression, on ne récupère que 80 %, au traitement de transformation que 56 % de la teneur primitive en huile du produit initial.

La perte est trop considérable pour rendre possible l'utilisation de cette méthode. La nécessité de supprimer le maximum d'opérations intermédiaires démontre l'intérêt du troisième procédé qui permet de transformer directement les oléagineux en carbu-

rants immédiatement interchangeables avec les carburants actuels.

L'idée directrice est la suivante : appliquer aux produits oléagineux bruts de récolte les méthodes de carbonisation à basse température susceptibles d'extraire les hydro-carbures des bois, tourbes, lignites, schistes et houille. Ainsi évite-t-on la fabrication de l'huile de pression et son onéreuse transformation en hydro-carbures.

Une graine d'oléagineux chauffée en vase clos donne des gaz qui, recueillis, forment un jus de condensation composé d'eau et d'huile goudronneuse tandis que le résidu sec restant dans le vase clos est un charbon analogue au charbon de bois.

L'huile goudronneuse ainsi obtenue n'a plus rien de commun avec l'huile de pression, à l'analyse. Elle est par contre à *peu près identique à un pétrole naturel*.

Et la distillation fractionnée de cette huile goudronneuse fait naître toute la gamme des éthers et des essences lourdes, du pétrole d'éclairage, du gas oil et enfin du fuel oil.

Après distillation poussée jusqu'au point sec, l'appareil contient même du coke d'huile absolument analogue au coke de pétrole.

Une journée de laboratoire suffit pour réaliser plusieurs fois cette expérience : la valeur technique de la méthode proposée ne saurait être mise en doute. Mais peut-elle passer facilement du laboratoire à l'industrialisation ?

Or, si nous plaçons dans une cornue industrielle

à basse température une certaine quantité de graines oléagineuses, nous obtenons avec les appareils usuels de condensation de l'eau pyroligneuse acidulée et une huile similaire au pétrole brut.

En chauffant cette huile dans l'appareil classique de distillation du pétrole, nous obtenons ensuite en quantités industrielles correspondantes, les essences, le pétrole d'éclairage, le gas oil, le fuel oil et le coke d'huile.

Chaque fraction étant traitée suivant les méthodes nouvelles appliquées au raffinage du pétrole, donne alors des produits purifiés et stables, les essences notamment qui sont blanches ou légèrement jaunâtres.

Ces produits, employés dans les mêmes moteurs et les mêmes appareils de chauffage, fournissent identiquement le même travail que les dérivés équivalents du pétrole.

Il est possible d'employer comme cornues de carbonisation des graines oléagineuses les appareils employés pour la carbonisation à basse température des bois, tourbes, lignites, schistes et houilles. Les meilleurs résultats sont probablement donnés par les appareils tournants ou oscillants et les appareils à palettes intérieures. La température aux différents stades de la carbonisation doit être suivie de très près : elle a une grande influence sur la qualité des huiles primaires obtenues et sur le rendement consécutif en produits rectifiés. L'analogie est ici très nette avec le traitement des carbonifères.

Une caractéristique est certaine. Le traitement des oléagineux se fait à une température plus basse que

le traitement de la houille. Pratiquement, tous les produits liquides condensables sont rendus à 400 degrés. Quelquefois même l'opération est achevée à 350 degrés. Un petit inconvénient se produit généralement au cours de la condensation des gaz primaires : une émulsion avec l'eau qu'il est ensuite assez difficile de rompre. Plusieurs moyens appropriés permettent heureusement de remédier à cet inconvénient.

Durant les expériences faites au cœur même du Soudan par la mission Charles Roux — en 1932 —, on traitait à la fois de 30 à 60 kilogs d'oléagineux, suivant la densité du produit; et l'on récupérerait ainsi de 6 à 18 litres d'huile primaire brute, suivant le produit traité. Le minimum des rendements enregistrés a toujours été de 20 % d'huile primaire et de 15 % de charbon; le maximum, lorsque l'opération était menée à allure modérée et que l'eau était fraîche (le matin) 30 % d'huile brute et 24 % de charbon. Il est intéressant de signaler que ce rendement optimum approchait de très près les rendements du laboratoire alors que le travail était exécuté avec un matériel de fortune, fabriqué à Bamako dans les ateliers de travaux publics de la colonie.

Dans le même four, furent successivement traitées, des arachides en coques, des arachides décortiquées, des graines de kapock, des graines de ricin non décortiquées, des graines de ben ailé. Puis les essais portèrent sur un mélange de plusieurs oléagineux et l'expérience révéla que ce mélange rendait plus facile le traitement de certains produits comme le karité.

Pour soustraire l'huile primaire obtenue de l'eau pyroligneuse à laquelle elle se trouvait mélangée de par le mode de condensation employé, les ingénieurs chauffaient les fûts pétroliers de 200 litres qui servaient à la récupération. Aux environs de 90° la séparation s'effectuait. Mais l'opération faite à l'air libre entraînait la perte d'une bonne partie des produits légers qui se volatilisaient.

La distillation du mélange d'huile (composé d'au moins cinq oléagineux différents) se fit dans une chaudière également fabriquée à Bamako. Un tube permettait l'appart de vapeur d'eau dans la masse d'huile; un tuyau en fer de 70 mm servait de col de cygne et reliait la chaudière au réfrigérant condenseur.

Le fractionnement de la distillation fut limité, et l'on sépara seulement l'essence, le pétrole, le gas oil, le fuel oil. Ici la question se compliquait car l'absence complète de moyens et de temps ne permettait pas de procéder au raffinage. Toutefois pour éliminer dans la mesure du possible les parties goudroneuses et les impuretés, une double rectification fut décidée.

Le carburant était prêt à fonctionner.

L'essai le plus caractéristique eut lieu le 2 juillet 1932. Le remorqueur « Plan », trainant contre le courant et contre le vent un train de quatre chabands, portant deux cent tonnes, soit le maximum qu'il ait jamais remorqué, est lancé sur le Niger. Quart d'heure par quart d'heure, on alterne l'emploi du carburant minéral (gas oil ordinaire) et l'emploi du carburant

végétal préparé l'avant-veille par M. Charles Roux lui-même.

« Impossible de constater la moindre différence », écrit dans son procès-verbal le colonel DOISELET, directeur des travaux d'irrigation du Niger.

Il résulte de cet essai et d'autres expériences analogues qu'en traitant directement les oléagineux suivant la dernière des méthodes exposées, on obtient :

des huiles lourdes combustibles à pouvoir calorifique élevé, équivalentes aux huiles lourdes de pétrole dont l'emploi est rigoureusement interchangeable avec celui du nouveau carburant.

Le rendement des oléagineux diffère d'ailleurs sensiblement. Les différences de rendement sont exprimées dans la nomenclature suivante.

arachides en coques . . .	de 28 à 38 %	d'huile brute		
arachides décortiquées .	— 45 à 50 —	—	—	—
ricin en coques	— 25 à 30 —	—	—	—
ricin décortiqué	— 40 à 45 —	—	—	—
noix de palme	— 30 à 40 —	—	—	—
noix de karité	— 25 à 35 —	—	—	—
pignon d'inde en coque.	— 25 à 30 —	—	—	—
pignon d'inde décor-				
tiqué	— 30 à 35 —	—	—	—
graines de coton	— 25 à 27 —	—	—	—
graines de kapock	— 20 à 27 —	—	—	—

Le rendement moyen peut donc être fixé à 30 % d'huile brute soit 300 kilogs à la tonne.

La distillation de ces 300 kilogs donne :

5 % d'eau	soit	15 kgs
10 % d'essence	—	30 —
40 % de gas oil	—	120 —
35 % de fuel oil	—	105 —
5 % de coke d'huile ...	—	15 —
5 % de gaz et pertes ..	—	15 —

Total 300 kgs

Les 15 kgs d'eau, les 15 kgs de gaz et pertes, les 15 kgs de coke d'huile qui passent du côté des combustibles solides, ramènent les combustibles liquides à 255 kgs.

Si l'on met de côté les 30 kgs d'essence obtenus, et qu'on procède à une nouvelle distillation des 225 kgs restant, en faisant du cracking, on obtient alors :

5 % d'eau	soit	11 kg. 500
10 % d'essence	—	22 kg. 500
30 % de gas oil	—	67 kg. 500
50 % de fuel oil ...	—	112 kg. 500
5 % de gaz et pertes —		11 kg. 250

Total 225 kg.

En résumant les deux distillations, on constate qu'il reste 232 kilogs de combustibles liquides dont 52.500 d'essence. Encore le raffinage réduira-t-il ces chiffres de 15 %.

Enfin, en poussant davantage le cracking, on augmente une troisième fois la quantité d'essence mais aussi la quantité d'eau et de coke d'huile.

Il reste 250 litres de combustibles liquides qui se décomposent de la manière suivante :

pour	{	44 k. 625 d'essence à 750 de densité	59 litres	500
		44 k. 375 de gas oil à 875 —	65 —	500
		112 k. 500 de fuel oil à 900 —	125 —	
			250 —	000

Avec un traitement normal, la tonne d'oléagineux fournit donc 250 litres de combustibles liquides auxquels s'ajoutent 250 kgs de briquettes provenant de l'agglomération du charbon végétal et du coke d'huile.

Le carburant est miscible avec l'alcool dans les conditions du mélange ternaire ou benzol, c'est-à-dire avec une proportion d'eau beaucoup plus élevée qu'il n'est possible avec les essences de pétrole.

Le pétrole végétal est une réalité scientifique. L'exposé technique un peu long que nous avons fait ne permet pas de garder le moindre doute à cet égard.

Peut-il être effectué à des prix de revient lui permettant de lutter avec les produits importés ?

Non — pour le moment du moins — dans la zone côtière, à l'exception des régions où le palmier à huile est en abondance.

Oui, dès qu'on s'éloigne de plus de 600 kilomètres de la mer.

A la côte, en effet, les combustibles sont bon marché; les produits naturels, au contraire, sur le point d'être expédiés en Europe, sont à leur prix africain le plus élevé. Tandis qu'à l'intérieur, les carburants sont grevés de frais de transport onéreux, et les produits indigènes sont moins chers. En 1932, par exem-

ple, l'arachide valait 90 centimes le kilog à Dakar; de 15 à 50 centimes dans la région de Segou; plus avant dans les terres, 10 centimes.

Au point de vue économique, il faut partir du double principe suivant : faire voyager le moins possible la matière première et le produit fini.

En envisageant le fonctionnement d'une petite usine employant un personnel indigène, et un ingénieur ou un contremaître européen, il est possible, d'ailleurs, d'établir le prix de revient de notre carburant végétal.

Soit pour une journée d'une année de 300 jours de travail :

Personnel	140 fr.
produits de traitement (acide sulfurique, chaux, soude)	180
amortissement en 5 ans de 300.000 fr. d'usine	200
briquettage de 1.000 kilogs de charbon ..	30
transports, camionnage, manutention	50
intérêts d'argent de 500.000 à 6 %	100
achat de 4 tonnes d'oléagineux (prix moyen 200 fr.)	800
Total	1.500 fr.

Ces 1.500 francs représentent le prix de revient de 1000 kgs de carburant et de 1000 kgs de charbon briqueté, tous frais d'achat, de traitement, d'intérêt d'argent compris. Si l'on donne au charbon sa valeur minima de 400 fr. la tonne, il reste un prix de revient de 1100 fr. pour 1.000 litres de carburants liquides, soit 1 fr. 10 le litre.

Or, les carburants actuellement employés en A. O. F. sont du gas oil valant au moins 1 fr. 25 le litre et du pétrole valant au minimum 2 fr. 50. Il y a donc une marge bénéficiaire suffisante dans l'ensemble d'autant plus que le capital a déjà été rémunéré à 6 % dans l'établissement du prix de revient.

Certains objecteront que le prix de 200 fr. pour la tonne d'oléagineux est arbitraire. Or, voici les bases sur lesquelles ce prix a été établi (prix du Soudan Nigérien) :

arachides en coques	300 fr. la tonne
karité en noix	250 fr. —
graines de coton	100 fr. —
graines de kapock	100 fr. —
ricin	250 fr. —

$$\text{soit } \frac{1000}{5} = 200$$

Cette étude des prix de revient donnerait des résultats bien plus optimistes encore, si nous suivions de plus près la question en vue de l'établissement de grosses usines lancées par des capitalistes. Mais nous la bornons aux notions précitées parce que notre but est seulement de donner un aperçu général des possibilités d'utilisation des oléagineux comme générateurs de combustibles.

Le mélange avec l'alcool sous la forme 75/25, mélange que nous avons prôné pour la métropole en raison du débouché considérable qu'il procurerait à notre agriculture, est également possible en Afrique à partir du pétrole végétal. Difficile lorsqu'on envi-

sage de mélanger l'alcool avec le pétrole d'importation, le problème devient simple dès qu'on se trouve en face de deux éléments produits sur place. Il est en effet possible d'après les techniciens d'obtenir de l'alcool pur avec des pulpes de sisal entre 1 fr. 25 et 1,50 le litre.

Certains objectent à la thèse du pétrole végétal que celui-ci procure beaucoup de gas oil et peu d'essence. Mais il faut faire observer que le moteur à huile lourde tend à remplacer le moteur à essence pour tous les poids lourds; et il n'est pas douteux qu'avant 5 ans la demande en gas oil sera supérieure à la demande d'essence en Afrique.

Le pétrole végétal constitue pour l'énorme marché colonial de l'huile un débouché de premier ordre. Lorsque l'indigène sera certain d'écouler sur place ses produits quel que soit l'état du marché européen, il augmentera sa production. Comme l'usine de carburant n'exige pas de produits sélectionnés, le commerçant choisira lui-même les oléagineux à acheter : l'arachide ne sera employée que dans les endroits où le prix de son transport la rend impossible à exporter et lorsqu'elle vaut moins de 300 francs; quant au ricin, à la purghère, à la graine de coton ou de kapock qui représentent actuellement pour l'indigène un déchet dont il n'a pas l'utilisation, ils seront un gain net pour l'agriculteur africain.

Le moteur à injection ou moteur à huile lourde peut également constituer un débouché pour l'huile africaine. Des essais privés de substitution de l'huile végétale à l'huile minérale ont en effet donné les

meilleurs résultats. Et des industriels, en Afrique du Nord, dans la province de Constantine notamment, n'ont pas hésité, disposant de grandes quantités d'huile végétale, à se servir de cette huile pour faire tourner leurs turbines : ils n'ont constaté de différence de puissance qu'à partir d'une très grande vitesse.

La tendance agricole de nos populations africaines n'est pas à démontrer. Il est d'ailleurs du plus grand intérêt à la fois humanitaire et national de développer cet esprit agricole de l'indigène. Or, notre thèse de production des carburants végétaux vient assurer un débouché immédiat aux produits de l'activité paysanne indigène. Bien mieux, grâce à l'échange des oléagineux de l'A. O. F. contre le blé et le vin de l'Afrique du Nord, toute notre économie est heureusement influencée. Le Transsaharien dont nous étudierons la possibilité au cours d'un prochain chapitre entraînera vers le centre même du Continent Noir le blé et le vin d'Algérie, du Maroc ou de la Tunisie. Le bloc africain connaîtra enfin une économie complémentaire et le marché métropolitain ne sera plus obligé d'arrêter l'arrivée des produits agricoles de ses possessions.

Bien mieux, ce sont les Colonies qui, grâce à l'accroissement de leur pouvoir d'achat, viendront acheter chez nous les marchandises les plus diverses.

L'INTÉRÊT DE LA SOLUTION EN TEMPS DE PAIX

La dramatique situation du blé en France, le resserrement général constaté dans l'économie essentiellement agricole de nos colonies, nous ont démontré la nécessité de trouver ce que le paysan cherche sur toute la surface du globe

un produit à débouché.

Nous pensons l'avoir découvert. Ce sera l'alcool pour l'agriculture métropolitaine, l'huile pour l'agriculture coloniale.

L'alcool, sous la forme d'un mélange dont nous avons étudié les qualités industrielles, est capable de faire marcher nos moteurs.

L'huile, grâce au procédé Charles Roux est également capable de servir comme carburant.

Dans les deux chapitres qui précèdent, nous croyons avoir donné tous les renseignements techniques utiles à ce sujet. Il reste maintenant à considérer l'organisation de notre économie agricole à partir de ces bases nouvelles.

En temps de paix, la France possède une certaine quantité de pétrole qui lui vient de deux sources : Péchelbronn et Kirkouk.

Or, Péchelbronn représente 75.000 tonnes, une bagatelle; Kirkouk, dans les conditions les plus favo-

rables, 1 million de tonnes. Encore supposons-nous que la part d'huile traitée par la Compagnie française des Pétroles arrive chez nous à une cadence régulière et normale, ce qui, jusqu'ici, n'était qu'un espoir puisque la pile-line vient seulement d'être terminée.

Sur les quelques 5 millions de tonnes de notre consommation annuelle, ceci couvre à peu près 21 %.

Reste 3.600.000 tonnes d'essence à trouver (si l'on estime à 300.000 tonnes les autres dérivés du brut).

Sans rien changer à la constitution actuelle des moteurs, sans même en modifier le carburateur, les voitures sont susceptibles de marcher avec le mélange 75 % essence, 25 % alcool. Le carburant nouveau présente même, sur l'essence pure, les avantages de l'anti-détonance, de l'anti-givrage, de la volatilité : il permet une compression plus poussée et par suite une puissance plus grande.

Si nous nous arrêtons à ce pourcentage, d'ailleurs faible, de 75/25, un quart de notre consommation d'essence est supprimé. Soit le quart de 5 millions, moins les 300.000 tonnes de dérivés, soit 1.175.000 tonnes.

Voici donc notre consommation d'essence qui passe de 4.700.000 tonnes à 3.525.000. Après soustraction des 1.075.000 tonnes de Kirkouk et de Pêchebron, il reste 2.650.000 tonnes à importer.

Parmi les défenseurs du carburant national, beaucoup sans doute trouveraient ces chiffres très au-dessous de la réalité. Mais nous tenons à maintenir

le pourcentage 75/25 qui ne nécessite aucune modification des moteurs et qu'il paraît bien difficile de critiquer au point de vue technique.

Les 2.650.000 tonnes auxquelles ont abouti nos calculs ne doivent d'ailleurs pas fatalement provenir de l'étranger. Nous le préciserons lorsque nous parlerons entre autres du pétrole végétal.

Quoiqu'il en soit, le gain net est déjà le suivant : 1.175.000 tonnes d'essence qu'il fallait acheter à l'étranger et qui seront remplacées par d'innombrables hectolitres d'alcool, produits en France avec nos betteraves, nos mélasses, nos pommes de terre, nos topinambours, notre maïs, notre seigle.

C'est une somme de l'ordre de 1 milliard de francs qui, grâce à la direction imprimée à l'économie, rentrera dans le vieux bas de laine du paysan français, au lieu d'enrichir les actionnaires anonymes des grands trusts de pétrole.

Les départements du Nord continueront leurs cultures prospères de betteraves. Ils pourront notamment obtenir de l'alcool dans de très bonnes conditions en laissant la betterave demi-riche : elle exige ainsi moins de cultures, d'engrais et de main-d'œuvre, donne une pulpe meilleure et plus considérable et fournit 6 tonnes à l'hectare avec un rendement de 35 hectolitres d'alcool, c'est-à-dire 10 fois plus que la betterave riche.

Les départements plus pauvres du Lot, de la Dordogne, des Landes, de la Lozère, pour lesquels le cours du blé à 108 ou à 115 est complètement insuffisant, feront de la pomme de terre qui compte parmi

nos principaux végétaux alcooligènes : une exploitation de 25.000 hectares pourra produire facilement 900.000 hectolitres d'alcool à 90°. N'est-il pas navrant de constater qu'actuellement, quand il y a mévente, les pommes de terre, ne valant pas le transport, sont perdues en grande quantité ?

Accessible aux plus mauvaises terres, le topinambour fournira de même un alcool excellent et donnera par surcroît des pulpes et des fanes qui constituent un excellent fourrage.

Entre autres sources d'alcool, nous pourrions encore signaler le bois sous toutes ses formes, sciure, copeaux, déchets, genêts, brindilles, sarment de vigne, paille, sous-produits habituellement gaspillés avec maladresse et qui contiennent pourtant 25 % d'alcool. Le procédé de saccharification employé autrefois était très coûteux et peu pratique : il exigeait de grandes quantités d'acide sulfurique et d'acide chlorhydrique; l'emploi du carbonate de calcium nécessaire à la saturation gênait le développement de la levure et attaquait même les sucres. Depuis la découverte du procédé Prodor, venu de Suisse, de tels inconvénients ne sont plus à craindre. En transformant la cellulose en glucose qu'on soumet à la fermentation, avec un kilogramme de bois on obtient un quart de litre d'alcool éthylique et 400 grammes de résidus utilisables sous formes de briquettes combustibles. Chaque tonne de sciure de bois donne aussi 250 litres d'alcool.

Nos ressources en la matière sont donc considérables. Si nous n'avions pour simplifier les choses,

schématisé un peu cette thèse, nous pourrions ajouter que nos colonies sont également susceptibles d'une très grosse production alcooligène : le riz indochinois, le manioc, le dari, la banane, le mil, le maïs nous constituent en effet des ressources considérables.

Mais il n'est pas urgent d'employer à l'heure actuelle ces ressources. Au contraire, à l'intérieur de nos frontières, une solution doit rapidement intervenir.

Les départements où le rendement du blé à l'hectare est notoirement insuffisant doivent dégager le marché en cessant leurs emblavements.

Et ce n'est pas une mince consolation que de constater les facilités de production d'alcool pour ces départements : en dehors de la betterave qui réclame un sol riche, les plantes alcooligènes poussent en effet sur un terrain pauvre.

A l'heure où ces lignes sont écrites, le drame du blé est plus intense que jamais. Des arrêtés préfectoraux interdisent un peu partout de faire « blé sur blé », ce qui prouve la tendance du paysan français à multiplier sa production de froment. Devant la mévente de l'avoine, beaucoup de fermiers remplacent malheureusement cette céréale par du blé, toujours du blé, du blé qui ne se vendra pas, qui viendra encombrer les greniers, qui réclamera pour sortir de France la prime à l'exportation. Coût 80 fr. par quintal sorti pour l'Etat. Coût quelques centaines de millions de crédits de report.

Et quand on vient chez ces paysans parler avec

eux de leur situation autour d'une solide table de ferme, quand on leur demande « Pourquoi ne faites-vous pas d'alcool, est-ce que vous ne pouvez pas en faire ? » ils répondent invariablement « Nous pouvons en faire. Mais nous n'en ferons que le jour où une distillerie installée dans le voisinage — le chef-lieu du département par exemple — nous l'achètera à un cours rémunérateur ».

Or, nous avons posé comme prix de revient de l'hectolitre d'alcool laissant à l'agriculteur et au distillateur un bénéfice suffisant, 180 frs.

Pour qu'un tel prix soit établi, la première condition est évidemment la rupture des accords de Béziers.

En vertu des accords de Béziers dont nous avons longuement raconté l'élaboration, le prix d'achat de l'alcool, pratiquement contingenté, est fixé en parité avec celui du sucre.

Nous ne reviendrons pas sur les manœuvres spéculatoires par lesquelles les producteurs ont raréfiés les quantités de sucre circulant sur le marché français, pour faire monter son prix, et partant, celui de l'alcool. Le seul fait que le conseil d'administration dirigeant l'office des alcools comprend les plus gros betteraviers, suffirait pour nous éclairer.

De l'aveu même d'innombrables actionnaires des distilleries de betteraves, les bénéfices réalisés sur cette denrée sont considérables.

Supprimer les accords de Béziers, c'est du même coup diminuer de manière importante le prix de l'alcool qui a atteint au cours de cette année 300 fr.

et qui viendra probablement se fixer au-dessous de 200. C'est réduire par conséquent dans des proportions analogues l'écart entre le prix d'achat de l'alcool et le prix de vente à perte aux importateurs d'essence (en vertu de la loi de 1923).

L'écart entre ces deux prix constitue en effet le nœud, le point névralgique du roman du carburant national.

Si l'on part des deux chiffres suivants : 100 fr. l'hectolitre d'essence, 180 fr. l'hectolitre d'alcool, le bénéfice des vendeurs étant inclus dans l'une et l'autre de ses sommes, il reste un trou de 80 fr. à combler.

Grâce au mécanisme fiscal que nous connaissons, l'équilibre est facile à réaliser quant à la forme par un simple dégrèvement fiscal.

Et, quand au fond ce dégrèvement ne saurait être à grande charge à l'Etat auquel notre réforme fait récupérer bien davantage. Plus de soutien du marché du blé, plus de primes à l'exportation, plus de crédits de report, toutes choses qui coûtent cher.

La législation est merveilleusement simplifiée par la nouvelle direction de l'économie. Et ceci encore montre quel abîme sépare l'économie dirigée du socialisme qui implique toujours une organisation bureaucratique et paperassière infiniment complexe.

Pour le blé, un seul texte, et ce texte n'est même pas une loi, mais un décret facilement modifiable, et qui suit l'état des événements :

le droit de douane de 80 fr. par hectolitre.

Suppression de la législation des reports et du

stockage qui s'efforçait d'améliorer la répartition des quantités produites dans le temps et dans l'espace.

Maintien de la loi de 1929 qui permet la fixation par décret du pourcentage des blés étrangers employés dans la fabrication des farines indigènes, mais suppression du dernier décret qui interdit pour l'instant tout usage en France de blé étranger, et qui devient parfaitement inutile.

La France étant de nouveau un pays légèrement importateur de blé, le pourcentage oscille entre 5 et 20 % : il garde ainsi notre marché contre tout monopole intérieur. Il permet aux pays comme l'Argentine, l'Australie ou le Canada, d'employer dans leurs rapports avec nous des traites sur du blé, ce qui est un de leurs moyens de paiement les plus fréquents.

Suppression de la taxation d'office. Le cours se fixe naturellement au prix international grossi du droit de douane. Sans doute, du point de vue de la doctrine pure, ce cours reste-t-il paradoxal. Mais le problème de l'adaptation, soulevé par la radiation du blé sur la liste des produits français, est trop complexe pour qu'on envisage à l'heure actuelle une telle solution.

Suppression du marché clandestin, de toutes les mesures prises pour empêcher ce marché. Suppression de la spéculation des minotiers.

Donc moins de dépenses inutiles, plus de justice, plus de clarté.

Plus de clarté aussi dans le régime des alcools. La subtile petite combinaison élaborée à Béziers s'ef-

fondre. L'alcool trouve son niveau : son cours se fixe de manière à laisser à l'agriculteur comme au distillateur un bénéfice raisonnable.

Les betteraviers, gros profiteurs du régime, vont bondir ? Moins qu'on ne croit probablement. Car ils font tous du blé en même temps que de la betterave. Et s'ils réalisent sur cette dernière des bénéfices considérables, ils « perdent tout ce qu'ils veulent » sur blé. On leur enlèvera d'un côté, mais on leur rendra de l'autre : ils ne devront pas être grands clercs pour comprendre qu'ils ne font pas une mauvaise affaire.

*
**

La découverte de Charles Roux peut rendre des services plus grands encore à l'économie de l'Empire colonial français.

Grâce aux tonnes d'huiles partout produites avec l'arachide, le karité, les graines de coton ou de kapock, des usines pourront s'élever dans les régions les plus lointaines d'Afrique.

Le pétrole coulera sur les bords du Niger au Soudan, au Togo, au Cameroun, dans la Côte d'Ivoire, en Guinée, dans le Sénégal.

En dehors du gas oil, il constituera l'unique carburant employé sur un continent. L'essence minérale, reine jadis, aujourd'hui détrônée, inconnue demain, ne circulera plus guère que dans les ports en raison de son exceptionnel bon marché.

Toute l'A. O. F. laissera les cultures vivrières auxquelles la mévente de ses produits l'avait contrainte. Elle sera riche grâce au débouché précieux possédé par son agriculture.

Et c'est maintenant l'Afrique du Nord qui devra la nourrir.

Car la nouvelle économie africaine ne saurait se passer du Transsaharien.

Et le Transsaharien ne saurait vivre sans un puissant courant d'affaires entre l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale. Le blé et le vin, d'Algérie, de Tunisie ou du Maroc, réclamés par les populations désormais prospères du Sénégal et du Niger, alors qu'on les refuse dans la Métropole, auront trop besoin de la ligne pour ne pas reprendre avec la dernière énergie une campagne toujours en cours.

La question du Transsaharien se trouve officiellement posée depuis 55 ans. La première commission extra-parlementaire chargée de mettre au point un programme de liaison entre l'Algérie et les territoires qui baignent le Niger et le Congo date de 1879. Le promoteur en était M. Freycinet, le célèbre ministre des travaux publics.

M. Tardieu, vers 1928, reprit le même projet. Il instituait en effet le 7 juillet un « office des études d'un chemin de fer transsaharien destiné à relier l'Afrique du Nord avec l'Afrique occidentale française.

Grâce aux travaux très précis et très complets de cet office, il apparaît aujourd'hui que le Transsaharien est techniquement possible, financièrement réalisable, économiquement utile.

Le problème technique appartient aux ingénieurs. Le Sahara, vaste pénéplaine qui présente quelque deux mille kilomètres du Nord au Sud est coupé de

rivières, de dunes, de surfaces recouvertes de graviers, d'articulations montagneuses dont l'altitude dépasse parfois 2.000 mètres. Malgré ces difficultés de terrain, la construction d'une ligne est facile à réaliser. Le choix du tracé présente au contraire une certaine complexité. D'aucuns défendent énergiquement le tracé oriental : Biskra, Touggourt, Ouargla, Amguid, In Tassit; d'autres penchent pour le tracé central : Affreville, Laghonov, Fort Miribel, Reggon; d'autres enfin préconisent le tracé occidental avec Oran et Nemours comme débouchés : Talzaza, Colomb Béchar, Igli, Ougarda, Adrar, Reggan, le Tanesrouft, In Tassit.

Cette troisième voie, la plus courte, paraît aussi la moins chère : le gouvernement décidera.

C'est peut-être lui-aussi qui paiera. Mais la dépense d'établissement de l'ordre de 3 milliards s'échelonnnera sur une période de huit années. Si l'on incorpore dans les charges l'intérêt des obligations émises, l'Etat n'aura guère à déboursier pendant chacune de ces huit années, qu'une somme inférieure à 500 millions. Dès les débuts de l'exploitation, le chemin de fer couvrira ses frais. Suivant la formule moderne, l'affaire est rentable.

Si rentable même que des financiers privés proposent de la lancer pour leur compte, à condition toutefois que le gouvernement garantisse les titres émis sur le marché.

Cet enthousiasme s'éclaire pour qui considère l'importance économique du Transsaharien.

Grâce à la régularisation des crues du fleuve, le

Niger dont les plaines sont désormais scientifiquement irriguées devient actuellement une contrée agricole largement productrice. Le Soudan qui vivait presque en économie fermée malgré ses 1300 kilomètres de voies ferrées, va retrouver sa prospérité passée dont témoigne l'histoire du Moyen-Age arabe : déjà des fermes indigènes d'expérimentation ont donné par l'irrigation des résultats tout à fait probants. Elles ont produit légumes, primeurs, fruits, coton, fibres de sisal, tabac, arachides. Un certain nombre de ces cultures pourront supporter les frais de transport calculés par l'office du Transsaharien pour un rendement rémunérateur de la ligne : parmi ces cultures, au premier chef : l'arachide.

D'ailleurs, la construction du chemin de fer Transsaharien permettra d'accroître dans des proportions considérables la production africaine de l'huile. Sur les terrains irrigués du Niger s'étendront de vastes champs d'oléagineux. Une grande partie de ces oléagineux sera sur place transformée en combustibles, et l'on ne craindra plus d'être obligé d'aller chercher trop loin la matière première puisque celle-ci sera groupée sur les rives mêmes du fleuve.

A travers le désert, le blé algérien viendra nourrir le paysan noir. Et ce ne sont pas seulement des vivres, du froment, du vin, qui parviendront jusqu'à lui, mais tout ce qu'invente une civilisation aussi raffinée que celle de la France. Paris, Marseille, Oran... In Tassit.

D'aucuns soutiendront que le problème des transports serait aussi bien résolu par la découverte de

mines de charbon ou même de ces gisements de pétrole que recèle, paraît-il, le sous-sol marocain.

A cela nous répondrons que ces découvertes sont du domaine de l'inconnu, alors que nous pouvons avoir rapidement un résultat positif et complet avec la première thèse.

Combien d'indigènes la découverte du pétrole minéral ferait-elle vivre : quelque 1.000, 2.000, 3.000 ouvriers employés sur un point fixe du territoire. Et les véritables profiteurs seraient des capitalistes, français ou étrangers, en tout cas inintéressant pour l'économie interne de notre Empire Colonial.

Aussi n'hésitons-nous pas à écrire qu'une telle politique est anti-sociale, alors que la politique de fabrication du pétrole végétal est, elle, éminemment sociale, du moins en envisageant la question du point de vue de la France.

*
**

L'essence végétale quittera-t-elle l'Afrique pour venir jusqu'à l'intérieur de nos frontières réduire ou supprimer les importations de pétrole que laisse subsister la réforme de l'alcool ! Il est difficile de le savoir. Cependant, on peut faire observer que la nécessité du transport des oléagineux (ou du combustible) complique les choses en accroissant le prix de revient.

En dehors même de l'alcool et du pétrole végétal, des chercheurs ont d'ailleurs découverts des moyens nouveaux de subvenir à nos besoins de carburants sans réclamer l'aide onéreuse des grands trusts.

Le plus sérieux utilise comme combustible les ressources pratiquement illimitées que nous offre le bois. Produit dans des gazogènes, traversant pour épuration un simple filtre, utilisant à une pièce près tous les organes des moteurs à explosion, le gaz pauvre, mélangé avec l'air, se comporte en effet comme le gaz essence.

L'opinion publique et le gouvernement se tournent assez sérieusement de ce côté pour l'instant. La mévente du bois rend aussi désirable cette solution que la mévente du blé rend désirable la réforme de l'alcool. Si nous n'avons pas entrepris une étude détaillée de ce dernier problème, c'est pourtant que la crise du blé nous paraissait autrement grave.

Il est par ailleurs assez difficile de nier certains des inconvénients techniques des gazogènes; par conséquent, d'envisager une économie de paix à partir de cette base.

En cas de guerre, au contraire, cette seconde réforme complète harmonieusement la première, en munissant la France de ressources suffisantes pour faire face à nos besoins de combustibles.

Mais ceci appartient à notre prochain chapitre.

L'INTÉRÊT DE LA SOLUTION EN TEMPS DE GUERRE

La substitution de l'alcool à une partie de notre production en blé est capable d'arrêter la crise agricole française. Grâce à l'état actuel de la technique, l'alcool peut en effet remplacer le tiers au moins de notre consommation de pétrole minéral.

La fabrication massive de pétrole végétal qu'il est permis d'espérer dans un délai très court est capable d'ouvrir à l'huile dont nous sommes et devons rester les plus grands producteurs du monde, un marché d'une ampleur formidable.

Diriger en ce sens l'économie française pour fournir à ses produits nationaux des débouchés nationaux, tel est le but vers lequel tendent nos efforts.

Et qu'on ne dise pas qu'il s'agisse d'une politique égoïste ou étroite. C'est la politique même du bon père de famille qui n'achète à l'extérieur que ce qu'il ne peut pas obtenir dans sa maison.

La paix y gagne fatalement. A l'intérieur même de notre Empire, le Transsaharien bientôt construit assure vers l'A. O. F. l'écoulement du blé et du vin de notre Afrique du Nord. A l'extérieur de grandes affaires perdent évidemment notre clientèle; mais leur puissance financière, qui nous dispense de pitié, offre une surface suffisante pour supporter de tels

coups : la multiplication des relations internationales (même privées) entraîne d'ailleurs toujours des difficultés.

En temps de guerre, les avantages que notre économie retire de la même solution sont également considérables.

Depuis 1919, la Société des Nations a nettement condamné la guerre. Et des économistes refusent d'en tenir compte dans leurs systèmes. Nous ne commettrons pas une erreur semblable : gouverner, c'est prévoir; et prévoir la guerre n'est pas la souhaiter.

D'ailleurs la Société des Nations n'a pas rayé la guerre du vocabulaire de l'humanité. Mais elle a rétabli la vieille distinction, pour laquelle le moyen âge chrétien a longtemps lutté, entre la guerre juste et la guerre injuste.

D'autre part, l'Allemagne, que nous considérons (à tort ou à raison) comme notre principal adversaire politique, a quitté Genève. Les Etats-Unis ont toujours refusé de s'y rendre. L'Angleterre n'accepte aucune sanction matérielle des décisions prises là-bas.

Le passage d'une économie pacifique à une économie belligérante est donc possible. De plus pessimistes écriraient qu'il est à craindre, dans l'état troublé de l'Europe. Il importe en tous cas d'envisager cette hypothèse d'une rupture des relations économiques normales.

D'autant que ces relations peuvent se rompre, du moins partiellement, en dehors de toute lutte poli-

tique : les tarifs de représailles offrent un exemple de ce « genre moderne de combat ».

Une remarque capitale s'impose ici : la défense de l'alcool carburant, soutenue par bien des gens depuis 20 ans, part toujours de l'hypothèse « guerre ».

Or, il n'est pas permis d'ignorer le côté le plus important d'un problème, dès qu'on l'aborde.

Aussi nous semble-t-il avoir rétabli la question dans son ensemble et maintenu l'ordre normal des choses en traitant de la guerre après la paix.

En 1915, Clémenceau cablait à Wilson : « une goutte d'essence vaut une goutte de sang ». Le même télégramme devrait-il donc partir en 1935 de chez nous ?

Nos voisins pourtant nous montrent le bon exemple. L'Angleterre malgré les innombrables concessions pétrolifères qu'elle possède de par le monde, crée sur son propre territoire d'immenses distilleries de houille. L'Allemagne ne s'est pas contentée de rendre obligatoire l'emploi du benzol et de l'alcool dont elle produit des quantités considérables; grâce à l'argent escroqué à toute la terre, elle met actuellement au point un formidable outillage pour le traitement des schistes et des lignites. L'Italie s'assure des pétroles russes, et travaille un gazogène à charbon de bois.

Quant à nous, notre politique des combustibles est obsédée par des préoccupations fiscales : vive le pétrole, grâce auquel l'Etat et les grands trusts se partagent annuellement quelques six milliards de francs.

Que représentent en effet les efforts accomplis en

dehors de ces préoccupations depuis quinze ans ? Les pétroles de l'Irak... ils ne valent rien en cas de guerre. Pas un officier connaissant le pays qui ne s'engage (avec deux ou trois billets de mille pour acheter des complicités indigènes) à faire sauter dans la même nuit la pipe line en cinq ou six endroits : d'ailleurs, comment garder un tube de 900 kilomètres ? Le liquide coulerait-il jusqu'à Beyrouth que le transport en bateaux citernes exigerait la maîtrise de la Méditerranée, ce qui suppose, pour nous au minimum l'alliance anglaise.

Et si dès lors nos ressources en combustibles liquides se bornent aux 75.000 tonnes de Pechelbronn à quoi sert l'ingénieux mécanisme de la loi de 1928, grâce auquel sont nées les raffineries françaises.

De bons esprits objectent que dans n'importe quel conflit, les trusts accepteraient toujours de ravitailler la France. D'abord, le fait n'est pas exact dans certains cas : si nous sommes en lutte avec le gouvernement anglais qui possède la majorité des actions de l'Anglo-persian, nous ne toucherons évidemment rien de ce côté. D'autre part, si les intérêts commerciaux sont souvent plus forts que les luttes politiques, il faut encore que les trusts puissent effectuer les ravitaillements promis. Et mille obstacles peuvent arrêter leur activité : blocage des frontières, interruption des transports, interdictions légales...

Or, la motorisation des armées multiplie de plus en plus les besoins de carburant.

Depuis la grande guerre, cette motorisation n'a pas cessé de s'accroître dans le monde entier.

En attendant l'apparition des armes chimiques ou électriques, les belligérants s'opposent ce qu'on continue d'appeler « le feu », c'est-à-dire des projectiles métalliques dont le calibre est variable et qui sont munis d'une grande vitesse initiale.

Le succès revient en tactique à celui qui sera parvenu à renverser les murs de feu de l'adversaire et pourra effectuer son mouvement en avant, signe même de la victoire.

L'efficacité du feu dépend de sa mobilité : de l'union de la cuirasse et d'un mode de propulsion est ainsi né le char d'assaut. Feu protégé et feu mobile, telle est la nouvelle formule.

L'aspect stratégique du combat moderne entraîne une conclusion identique. Grâce aux progrès techniques réalisés dans l'industrie automobile sont nées des voitures puissantes et rapides qui permettent d'enlever dorénavant sans difficulté de grandes unités pour les transporter et les concentrer en quelques jours dans une zone nouvelle. La constitution de forces spéciales uniquement composées d'engins mécanisés sont par ailleurs susceptibles d'attaquer l'arrière ou les flans du dispositif ennemi, de dissocier ses forces organisées, d'obtenir la victoire dans les espaces libres.

Devant l'état nouveau des choses, les pays sont contraints de s'équiper.

Le commandement britannique a constitué des brigades blindées légères, et des brigades blindées moyennes. L'Amérique qui s'oriente vers une forme assez proche de l'organisation anglaise, a motorisé

ses divisions d'Infanterie et de Cavalerie : les mitrailleuses sont désormais portées sur des voiturerettes tous terrains à six roues, l'artillerie est tractée. L'Allemagne à laquelle le Traité de Versailles interdit les engins blindés est toute prête à s'adapter : ses bureaux d'études, ses commissions d'expériences bien organisées, pourvues de ressources et de moyens importants suivent de très près la question.

La France elle-même a procédé dans ce domaine à des réformes très précises.

Les stocks de matériel existants, la médiocrité des moyens financiers ne lui permettaient pas de procéder rapidement. Les réalisations opérées représentent donc une étape. Aussi bien la perpétuelle évolution de la technique militaire rend hasardeuse toute réforme trop catégorique.

Un certain nombre de divisions de cavalerie sont désormais motorisées plus ou moins complètement; elles contiennent de nouvelles unités d'auto-mitrailleuses et des moyens de transport importants, soit pour des unités de feu supplémentaire, soit pour des combattants à pied. La traction ou le portage des régiments d'artillerie légère et lourde de réserve générale est améliorée. Le groupe de reconnaissance divisionnaire dans les Divisions d'Infanterie se trouve modifié dans le même sens.

Enfin les chars de combat qui, depuis leur apparition sur le front de la Somme, n'ont cessé de prendre de l'importance, ont fait l'objet d'améliorations très précieuses : rapidité plus grande, cuirassement mieux à l'abri des projectiles.

Entre l'école française et l'école anglo-saxonne il existe à ce propos une différence de conception. Le char français, plus lent parce que plus lourd mais mieux protégé, coopère aux différentes phases de la bataille en liaison directe avec l'infanterie. Il lui ouvre la voie avant la prise de contact, la précède dans l'attaque, l'aide à l'exploitation du succès. Chargés de neutraliser les résistances passives qui entravent la progression, de rompre les défenses de l'ennemi, les chars lourds (30 et 70 tonnes) sont même capables de détruire les armes automatiques adverses qui ne peuvent être atteintes par les feux de l'infanterie amie.

Les engins britanniques au contraire ont tout sacrifié pour la vitesse; il en résulte un divorce entre le char et l'infanterie. Sur les données du général Estienne, les établissements Renault, Saint Chamond, Schneider ont essayé cependant eux aussi de réaliser chez nous un certain nombre de chars indépendants : depuis quelques années des progrès importants ont été faits en ce sens.

Mais c'est surtout le développement de l'aviation qui caractérise la guerre moderne.

L'aviation, rêve hier, se trouve être aujourd'hui une réalité formidable. Avions légers et rapides faits pour la chasse, avions lourds à grand rayon d'action destinés au bombardement, avions de renseignement et de reconnaissances sillonneront le ciel au premier signe. La chimie qui découvre chaque jour un explosif ou un gaz nouveau leur fournira ces terri-

bles bombes capables de détruire une ville en une nuit.

Brigades motorisées, chars indépendants ou travaillant en liaison avec l'infanterie, avions légers et lourds, automobiles attachées aux services de santé, aux services de transport, aux services de munitions, aux services de l'intendance, aux services de commandement, ne peuvent être utilisées qu'avec un carburant.

Vers la fin de 1918, l'armée française exigeait pour l'ensemble de ses besoins un ravitaillement journalier de plusieurs centaines de tonnes d'essence.

A l'heure actuelle, en période de paix, elle en consomme annuellement des millions de tonnes.

Combien en réclamera-t-elle demain, si des hostilités s'engagent ?

Une unité mécanisée du type de la brigade blindée anglaise, ne brûlera pas moins de 1000 litres au kilomètre, soit pour un déplacement de 150 kilomètres (longueur moyenne d'une marche d'approche) 150.000 litres.

Qu'il plaise donc aux pays producteurs de pétrole de nous couper leurs fournitures, il ne nous restera plus à nous, Français, qu'à nous incliner, parce que désarmés.

Cette effrayante situation ne peut se prolonger. Des hommes politiques comme Barthe, Paul Reynaud, et Diagne, des techniciens comme Baudy de Saunier, des chimistes comme Dumanois, Patard, Charles Roux, Allenet, ont depuis longtemps poussé le cri d'alarme.

Et la maladie ayant ceci de propre qu'elle fait naître le médecin, tout le monde de proposer des remèdes.

La thèse de l'incorporation de l'alcool à l'essence sous la forme d'un mélange 75/25 pour la métropole, la thèse de la fabrication du pétrole végétal pour l'Afrique française apporte à ce problème capital une simplification certaine.

L'alcool supprime le quart de nos importations pétrolifères. Bien qu'il ait été accusé des pannes de carburation causées par des réservoirs mal entretenus, nous savons qu'il augmente la volatilité de l'essence par formation de mélanges azéotropiques à point d'ébullition très bas, qu'il est anti-détonant, anti-calminant, anti-givrant. Et nous savons aussi que notre sol en possède des réserves inépuisables, grâce aux betteraves, aux mélasses, aux pommes de terre, aux topinambours, à l'orge, au seigle, au maïs. C'est l'utilisation de l'alcool qui a permis à l'Allemagne bloquée, de faire face à ses transports pendant la guerre. Et cette utilisation est actuellement obligatoire en Italie, en Suisse, en Pologne, en Tchécoslovaquie, en Australie, en Allemagne, au Brésil.

Le mélange ternaire au benzol donne également les meilleurs résultats. Le benzol est produit chez nous en quantité limitée par suite de la non exécution de la loi prescrivant sa récupération dans les usines à gaz. Mais la production actuelle de 80.000 tonnes pourrait être facilement portée à 200.000.

Le pétrole végétal sous forme d'huile de pression

ou de gas-oil, supprime la consommation d'essence de nos poids lourds. Les camions ou tracteurs, bases de nos transports militaires, acceptent en effet parfaitement ce carburant. Or nous sommes les plus gros producteurs d'huile du monde. Toutes nos colonies soit naturellement, soit avec une culture primitive et des emblavements restreints, récoltent une quantité telle d'oléagineux de toutes sortes qu'on a été forcé d'en contingenter l'exportation pour ne pas avilir les prix.

Le premier intérêt de cette production au point de vue militaire est évidemment d'assurer la sécurité du ravitaillement en carburant des troupes africaines. Mais elle sert aussi à la métropole : le transport des grandes villes de l'Afrique du Nord à Marseille est infiniment moins dangereux que celui du pétrole Irakien de Beyrouth en France, infiniment moins hypothétique que celui du pétrole américain à travers l'Atlantique.

Si, dans une économie d'Empire strictement fermée, alcool et benzol d'une part, pétrole végétal d'autre part ne suffisaient pas à assurer notre ravitaillement en carburant (puisque les quantités d'essence stockées sont pratiquement négligeables en raison de l'énorme consommation du temps de guerre) il nous resterait une ressource ultime : le bois.

Nous aurions pu, lorsque nous avons dressé l'état singulièrement alarmant de la question du blé en France, traiter de la mévente des bois.

Cette crise du bois, si l'on tient compte de l'im-

portance de nos forêts, touche en effet de très près nos paysans. Mais aucune substitution n'est possible ici : il faut seulement trouver un débouché. Et nous considérons qu'au point de vue technique, les résultats, très appréciables, ne sont cependant pas suffisamment parfaits pour servir de base à l'organisation d'une économie de paix.

Au contraire, en temps de guerre, lorsqu'il faut à tout prix faire tourner les moteurs, le gaz pauvre présente un intérêt certain. Son étude détaillée appartient donc à qui part du phénomène « guerre ». Or nous sommes partis du phénomène « paix ». Et nous ne traitons ici de la guerre qu'accessoirement.

Quoi qu'il en soit, le gaz pauvre produit dans des gazogènes à bois ou à charbon de bois se comporte en mélange avec l'air comme le gaz essence. Les expériences concluantes des colonels Ferrus et Lucas-Girarville, les succès obtenus au rallye des carburants 1927 et 1928 avec moteur Berlier, Panhard, Renault, les commandes faites par l'armée montrent assez la qualité des résultats obtenus. Actuellement, pourtant, la fabrication est à peu près arrêtée par suite de la campagne des pétroliers et de la cessation de la protection gouvernementale. Or il est très facile de transformer tout moteur à explosion existant avec un gazogène et un épurateur : l'inconvénient d'une mise en marche initiale un peu longue, la nécessité du nettoyage assez fréquent de l'épurateur, n'existent même plus depuis les travaux du professeur Ferraguti.

Et la production annuelle de nos forêts est de 8 mil-

lions de quintaux de bois, chaque kilo et demi de charbon de bois égalant 1 litre d'essence.

Le drame du carburant peut donc être conjuré.

Il est en tous cas singulièrement réduit par le développement de la fabrication de l'alcool à l'intérieur de nos frontières, par la production du pétrole végétal dans nos possessions africaines.

CONCLUSION

Depuis que la crise agricole française a pris la tournure tragique que l'on connaît, nombreux sont les médecins improvisés qui prétendent avoir trouvé des remèdes à la maladie.

Tous se rattachent, de plus ou moins près, au courant moderne d'économie dirigée, puisqu'ils veulent cette intervention que les libéraux ont toujours condamnée. Tous croient posséder la vérité, aucun n'apporte un fait nouveau.

L'incorporation de l'alcool à l'essence sous la forme d'un mélange à pourcentage déterminé, la découverte du pétrole végétal constituent au contraire le fait nouveau qui permet l'amélioration de l'économie agricole du pays.

Tout changement est néfaste en soi. Toute réforme dangereuse dans le domaine politique, dans le domaine social, comme dans le domaine économique, si elle ne s'appuie sur du « neuf ».

Ne pas refaire avec les mêmes éléments la même courbe en changeant un peu son dessein pour la forme, telle est l'idée capitale qui s'est imposée à nous au cours de cette thèse.

Or nous croyons l'avoir respectée : grâce à la suppression de nos importations pétrolifères, un facteur nouveau de richesse rentre dans l'économie du pays.

De quoi s'agit-il en effet ? Non pas de soutenir un prix par une législation plus ou moins complexe

d'achats globaux, de stockage, de taxation d'office, mais de trouver un produit qui se vend. Le pétrole se vend, les substitués du pétrole, alcool et huile, se vendront.

Ils se vendront... si triomphe la thèse que nous défendons dans ces pages.

La grande querelle du carburant national agite en effet bien des intérêts.

...les pétroliers qui disposent de sommes considérables sont prêts à tous les sacrifices pour garder la clientèle de la France. Ils forment le bloc de dollars ou de livres qui arrête les études parlementaires de la question.

...les alcooliers ne désirent pas la rupture des accords de Béziers qui garantissent la prospérité des distilleries de betteraves du Nord.

...le gouvernement enfin connaît trop les difficultés budgétaires pour réduire de gaieté de cœur les importations de pétrole qui constituent l'une des meilleures matières fiscales.

De l'autre côté de la barricade,

...toute la masse immense des paysans qui réclame des acheteurs pour son blé, pour son bois, pour son vin;

...l'inquiétude des pouvoirs publics obligés de soutenir le marché des produits agricoles par des mesures ruineuses : primes à l'exportation, crédits de reports, primes de stockage;

...l'angoisse des chefs militaires qui n'envisagent pas sans épouvante le ravitaillement de l'armée en carburant si des hostilités s'ouvraient.

De ces intérêts qui s'opposent et qui se contrarient, lequel triomphera ?

Il est difficile de répondre. Nous savons pourtant que l'influence des trusts n'est pas invincible, que les alcooliers regagneront par le blé ce qu'ils perdront par l'alcool, si l'on rompt les accords de Béziers, que le gouvernement, tout compte fait, profiterait de la réforme, grâce à la suppression de l'onéreuse législation du blé, grâce aussi aux nouvelles recettes qu'il ne tarderait pas à percevoir sur l'accroissement des bénéfices agricoles.

Le pétrole en temps de guerre peut tuer la France : il la ruine en temps de paix.

Cette vérité mérite qu'on la médite longuement. Et puisque le monde subit à l'heure actuelle un resserrement économique étrange, dont nous avons constaté la force au début de cet ouvrage, que ceux qui commandent n'hésitent pas à prendre leurs responsabilités.

Chacun pour soi, d'abord. A qui demandera si la création chez nous d'un carburant national sert le reste du monde, nous répondrons que nous avons fait seulement ici le compte de la France.

Ce compte-là nous suffit...

Vu : *Le Président de Thèse*,
William OUALID.

Vu : *Le Doyen*,
Edgar ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
POUR LE RECTEUR :
l'Inspecteur de l'Académie,
J. PERRON.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire statistique de France (publié par le Ministère du Travail).

Publications de l'Institut International d'Agriculture de Rome.

Publications du Bureau International du Travail.

Revue d'Economie politique. Année 20-34.

Revue « L'économiste français ». Année 20-34.

Revue politique et parlementaire. Année 20-34.

Revue universelle. Année 20-34.

Le journal d'agriculture. Hitier.

Thèses sur le pétrole : Chrystal d'Ornhlem-Essad Bay.

Rapport privé Charles Roux « Le pétrole végétal ».

Rapport privé Schweitzer « L'alcool carburant ».

Etudes « de la Ligue Nationale des Carburants Français ».

Campagnes privées des journaux : *Le Matin* de Paris, *La Dépêche de Tours*, *l'Eclaireur de Nice*, etc..., etc...

TABLE DES MATIERES

Avant-Propos :

La nouvelle orientation de l'économie mondiale ...	5
Le Problème du blé en France	17
Le Problème agricole aux Colonies	34
La politique française du pétrole	51
L'alcool et l'huile dans l'Empire français	68
Les débouchés de l'huile	100
L'intérêt de la solution en temps de paix	113
L'intérêt de la solution en temps de guerre	127
Conclusion	139
Bibliographie	142

